MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Dossier)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X

PESQUISAS SOBRE EL DESCUBRIMIENTO DE LA ANTÁRTIDA: TRAS LAS ESTELAS DEL *SAN TELMO* Y DEL *WILLIAMS* (1819-1821)

Arnaud Cazenave de la Roche
Instituto de Historia, CSIC, España

Recibido: 08/12/2019
Aceptado: 31/12/2019

RESUMEN

Este artículo es la síntesis de un trabajo de investigación iniciado en los años 90 sobre el naufragio del *San Telmo*, navío de guerra de 74 cañones español que desapareció en 1819 al Sur del Cabo de Hornos en su viaje de Cádiz a Lima. Su objetivo es la realización de un examen crítico de las fuentes británicas que se refieren a los viajes del bergantín *Williams* y de los testimonios del capitán William Smith para esclarecer las circunstancias aún oscuras de uno de los grandes naufragios de la Marina Española. Se trata también, en un segundo plano, de arrojar luz sobre unos acontecimientos históricos de gran transcendencia ya que están ligados al descubrimiento de la Antártida.

PALABRAS CLAVE: San Telmo; naufragio Antártica; descubrimiento Antártica; William Smith; Williams of Blyth; Rosendo Porlier.

RESEARCH ON THE DISCOVERY OF ANTARCTICA: IN THE WAKE OF *SAN TELMO* AND *WILLIAMS* (1819-1821)

ABSTRACT

This paper is the synthesis of a research initiated in the 90s on the shipwreck of San Telmo, a Spanish 74-cannon warship that disappeared in 1819 South of Cape Horn on its voyage from Cádiz to Lima. Its purpose is to carry out a critical examination of the British sources referring to the voyages of the brig *Williams* and the testimonies of Captain William Smith in order to clarify the still unclear circumstances of one of the great shipwrecks of the Spanish Navy. It also aims, in the background, to shed light on historical events of major significance since they are linked to the discovery of Antarctica.

KEYWORDS: San Telmo; shipwreck Antarctica; discovery Antarctica; William Smith; Williams of Blyth; Rosendo Porlier.

ARNAUD CAZENAVE DE LA ROCHE es Investigador contratado Marie Curie del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) en Madrid. Ha dedicado los últimos 20 años al estudio de la arquitectura naval del periodo moderno que culminó con una tesis de doctorado en la Universidad de Paris-Sorbonne. En la actualidad desarrolla el proyecto “The structures of the Early Modern Mediterranean Shipbuilding” del programa europeo Marie-Curie (MSCA - Horizon 2020). Es autor, de varias publicaciones entre las que destacan: “The Mortella II & III Wrecks: premiminary observations on two 16th-century archaeological sites discovered in Saint-Florent Bay, Corsica, France”, International Journal of Nautical Archaeology, 2010. « La construction navale au XVIème siècle en Méditerranée » *Revue d’Histoire Maritime*. Presses de l'Université Paris-Sorbonne (PUPS), Paris, 2019. *The Mortella III wreck: a spotlight on Mediterranean Shipbuilding in the 16th century*. British Archaeology Report-BAR (en prensa).
Correo electrónico: arnaud.cazenave@cchs.csic.es
iD ORCID: https://orcid.org/0000-0002-1602-6075

Cita sugerida:
CAZENAVE DE LA ROCHE, A., (2019). “Pesquisas sobre el descubrimiento de la Antártida: tras las estelas del San Telmo y del Williams (1819-1821)”. *Magallánica. Revista de Historia moderna*, 11 (6), pp. 276-317.

PESQUISAS SOBRE EL DESCUBRIMIENTO DE LA ANTÁRTIDA: TRAS LAS ESTELAS DEL *SAN TELMO* Y DEL *WILLIAMS* (1819-1821)

Introducción

Con más de 14 millones de km2, el continente antártico es una inmensa tierra congelada situado en los confines del mundo.[1] Su lejanía de las zonas pobladas y su clima hostil lo han dejado al margen de la actividad humana hasta hace poco: tan sólo han pasado dos siglos desde su descubrimiento. Desde entonces, su conquista ha sido un verdadero desafío afrontado por hombres y mujeres cuya audacia ha permitido su exploración.

Es justo mientras se escribe este artículo, septiembre de 2019, que se celebra el bicentenario del descubrimiento del sexto continente. La revelación de su existencia es el último episodio de la historia de los "grandes descubrimientos", tres siglos después de los aportados por el Renacimiento. Hay que decir, sin embargo que a diferencia de los que hicieron célebres a Vasco de Gamma, Cristóbal Colón o Magallanes, el de la Antártida permanece poco conocido. Está también sujeto a confusiones y aproximaciones que nublan su asombrosa historia, y contribuyen a dejar en el olvido a aquéllos que formaron parte de ella.

Esta historia fue escrita por varias naciones, entre ellas la española. En efecto, fue en esta región donde en septiembre de 1819, el buque de guerra de 74 cañones, el *San Telmo,* probablemente naufragó en las Islas Shetland del Sur, primeras costas de la *Terra Australis Incognita*. Al quedar atrapado en una tormenta en el *Cabo de Hornos,* y habiendo roto su timón, derivó al Sur y desapareció con 644 hombres a bordo.

Unos meses antes, sin embargo, en febrero de 1819, el capitán británico de la marina mercante William Smith había observado estas mismas costas a bordo de su bergantín el *Williams* de Blyth. Pero no pisará esta tierra hasta el 16 de octubre del

[1] A efectos comparativos, Oceanía tiene alrededor de 8 millones km2 y América del Sur 17,8 millones de Km2.

mismo año, casi un mes y medio después de la desaparición del *San Telmo*, cuyos vestigios los descubrió de forma extraordinariamente casual en la playa donde desembarcó.

Este estudio es el resultado de la confrontación y del análisis de documentos ubicados en archivos -principalmente anglosajones- en el curso de un proyecto de investigación llevado a cabo durante estos últimos veinte años. Tiene un doble objetivo: el primero, aprovechando la celebración del bicentenario, documentar y arrojar luz sobre los acontecimientos históricos que llevaron al descubrimiento de la Antártida. El segundo, vislumbrar la probable zona de naufragio de este gran buque de guerra, cuya desaparición sigue siendo aún hoy día, uno de los grandes misterios de la historia de los naufragios de la Armada Española.

Cabe señalar que este artículo está desprovisto de todo deseo de glorificación nacional y no busca determinar qué nación –la española o la británica- fue la primera en llegar a estas tierras. Así mismo, es importante no olvidar el paso de los rusos con la expedición de Fabian Gottlieb von Bellingshausen, en enero de 1820, al otro lado del continente antártico, desconocido hasta entonces, pocos meses después de que Smith alcanzara las islas Shetland del Sur. Sin embargo, nuestro estudio se centra en la historia del navegante británico y en la pérdida y localización del *San Telmo*.

Por último, en cuanto a este navío, cabe destacar que se trata de una extraordinaria máquina flotante. Un buque de guerra que es la culminación tecnológica de la construcción naval anterior a la llegada del vapor.[2] Desde este punto de vista, el interés arqueológico y científico de este navío junto con la importancia histórica del descubrimiento del continente antártico, lo convierten en un estudio de investigación de gran trascendencia.

Una breve reseña histórica sobre el *San Telmo* y el descubrimiento del continente antártico

El intento de resolver el "enigma del *San Telmo*" requiere un análisis detallado de los documentos presentes en los archivos y bibliotecas anglosajones. Este es el objetivo

[2] Sobre el navío de 74 cañones, ver el libro de Jean Boudriot, *Le Vaisseau de 74 canons. Traité pratique d’Art Naval* (BOUDRIOT, 1977).

principal de este artículo. No obstante, es necesario presentar brevemente el navío y la situación geopolítica de España que la llevó a organizar una flota militar que será a su vez el origen de su pérdida.

El último viaje del San Telmo

La creación de la "División del Mar del Sur"

Durante las dos primeras décadas del siglo XIX, España experimentó probablemente la mayor crisis política, económica y social de su historia. Las conspiraciones políticas, la ocupación napoleónica (1808-1813) y las guerras de independencia que llevaron a la pérdida de su imperio americano (1809-1825), perturbaron el orden establecido y llevaron al país a una época de profunda decadencia.

Bajo este contexto turbulento, el rey Fernando VII, presionado por los gobernadores de las provincias españolas del Pacífico que luchaban por contener la independencia y las tendencias insurreccionales, concibió en 1817 el proyecto de enviar una flota militar para ayudar a las fuerzas "ultramarinas" aún leales a la Corona. Sin embargo, el envejecimiento y la disminución significativa de la Armada Española tras la batalla de Trafalgar en 1805 contra los ingleses complicaron la tarea.[3] Aprovechando un ingreso de 400.000 libras esterlinas pagadas por los ingleses tras el tratado de abolición de la esclavitud firmado el 27 de septiembre de 1817,[4] Fernando VII intentó reforzar su flota comprando barcos a Rusia. Sin embargo, los cinco navíos que España compró a Rusia en 1818 estaban en malas condiciones y sólo aumentaron la obsolescencia de su Armada.

Será a principios de 1819 cuando se formó un escuadrón con el propósito mencionado anteriormente. Se denominó "División del Mar del Sur" y quedó bajo el

[3] Durante la batalla de Trafalgar (octubre de 1805), la flota franco-española opuesta a la inglesa sufrió grandes pérdidas. De los 15 navíos españoles involucrados en el conflicto, 10 serán capturados o hundidos. Ver Michèle Battesti, 2004, *Trafalgar, les aléas de la stratégie navale de Napoléon*, Ed. Económica.

[4] Zamora y Coronado, José María, 1844-1846, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético*, Madrid: Imprenta de Alegría y Charlain, vol. III, p.122-124.

mando del Brigadier[5] Rosendo Porlier y Asteguieta. Esta división se componía de cuatro navíos:

El *San Telmo*, nave capitana de la "División", cuyo Capitán fue Don Joaquín de Toledo y Parra. Navío de guerra de 74 cañones construido en el Ferrol en 1788. Fue el segundo de una serie de ocho "74 cañones" llamados "Ildefonsinos" construidos en El Ferrol y Cartagena entre 1785 y 1794. Sus formas y diseño fueron confiados a José Romero Fernández de Landa, Ingeniero General de la Armada Española (JUAN-GARCÍA DE AGUADO, 1998). Tenía una eslora de 190 pies (53 metros), una manga de 52 pies (14,5 metros) y 25 pies de puntal (7 metros). Antiguo buque emblemático de la flota de guerra española, en 1819 era un barco con una antigüedad superior a 30 años.

El *Alejandro I*, cuyo Capitán fue Don Antonio Tiscar y Pedrosa. Buque de guerra de 74 cañones construido en San Petersburgo en 1813, formó parte de los barcos comprados a Rusia en 1818. Aunque no era tan antiguo como el *San Telmo*, el fondo de su casco estaba bastante deteriorado.

La *Prueba*, cuyo Capitán fue Don Manuel del Castillo. Fragata de 50 cañones construida en los astilleros ferrolanos en 1804.

La *Primorosa Mariana*, cuyo Capitán fue Don Melitón Pérez del Camino. Fragata de comercio armada de 48 cañones.

La pérdida del San Telmo

La escuadra de la “División del Mar del Sur” salió de Cádiz el 11 de mayo de 1819 con una dotación de 1.400 hombres, encabezada por el Brigadier Rosendo Porlier y Asteguieta, marinero de origen peruano y veterano de la batalla de Trafalgar. Al cruzar el Trópico de Capricornio, el *Alejandro I*, cuyo casco hacía agua, tuvo que regresar a España. Después de poco menos de cuatro meses de navegación y una escala en Río de Janeiro y otra en Montevideo, la escuadra reducida a tres barcos llegó al nivel del Cabo de Hornos.

[5] El grado de «brigadier» de la Armada Española ha sido definido en 1704 bajo el reinado de Felipe V, y estaba situado entre el grado de coronel y de general.

Los temporales sucesivamente encontrados terminaron por separar los barcos. El *San Telmo* fue visto por última vez por la *Primorosa Mariana* el 2 de septiembre. Su cuaderno de bitácora especifica la posición: 62º de latitud sur y 70º de latitud oeste (meridiano de Cádiz). La fragata llegó al puerto del Callao el 8 de octubre. La información que ella reportó fue que el *San Telmo*, atrapado en la tormenta, fue dañado en su timón, jarcia y proa.[6] A partir de esta fecha, no se recibirán más noticias del barco español. Un Real Decreto del 6 de mayo de 1822, oficializó la pérdida del *San Telmo* y de los 644 hombres que estaban a bordo.[7]

Los viajes de W. Smith a las Islas Shetland del Sur y el descubrimiento de la Antártida a partir de las fuentes documentales

Fuentes documentales

La presencia de tierras en el Polo Sur ha sido presentida desde la antigua Grecia, con Aristóteles y Eratóstenes (250 a.C.) en particular, ubicando Ptolomeo (90-168) la *Terra Incognita* en su mapa mundial. Siglos más tarde, después de la primera circunnavegación con la expedición de Magallanes (1519-1522), esta intuición fue confirmada por los testimonios de varios navegantes que entre los siglos XVI y XVIII reportaron haber observado tierras en estas regiones australes. Está más allá del alcance de este artículo hacer un inventario de estos testimonios, tan sólo nos centraremos en los viajes de William Smith, que fueron el origen probado de la primera observación conocida y la llegada a tierras antárticas.

William Smith era un capitán de la marina mercante de Blyth, una ciudad del condado de Northumberland en la costa noreste de Inglaterra. Nació en 1790, hijo de

[6] El documento AGMAB 67.012 “*Expediciones a Indias*” especifica “*Que en Lima no se tienen noticias del San Telmo (26 de enero 1820). -En 62º S. y 70º W. se separó de su conserva la fragata mercante Primorosa Mariana, que llegó al Callao el 8 de octubre. Parece que tenía averías de timón, arboladura y tajamar*».

[7] AGMAB 70.44. La mayor parte de la información sobre la historia del *San Telmo* se conserva actualmente en la subsección "Expediciones a Indias" del Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán" entre las signaturas 63 y 71. Una parte de estos documentos han sido puestos en línea por el Ministerio de Defensa Español, en la WEB de su biblioteca virtual: http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/estaticos/contenido.cmd?pagina=estaticos/presentacion

Mary Sharp y William Smith Sr.[8] Smith comenzó a navegar a la edad de 14 años, comerciando con carbón y luego cazando ballenas en Groenlandia.[9] A partir de 1817 se especializó con su barco, el bergantín *Williams*, en el comercio entre Buenos Aires (Argentina), Montevideo (Uruguay) y Valparaíso (Chile).

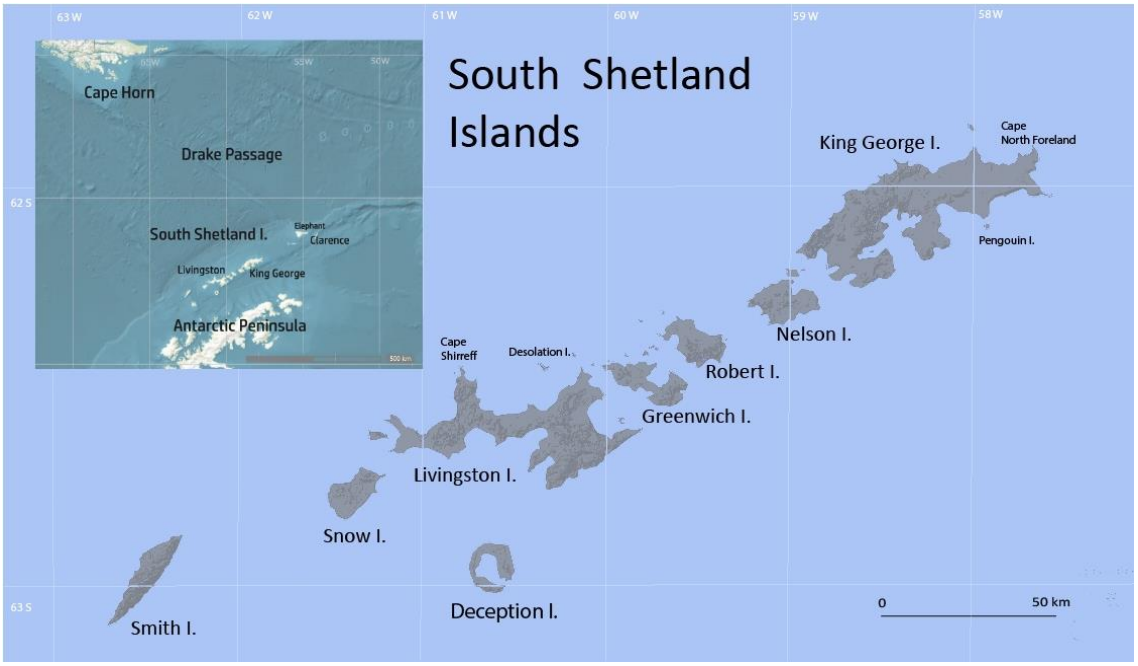
En febrero de 1819, mientras viajaba entre Buenos Aires y Valparaíso, después de haber desviado su navegación al sur del *Cabo de Hornos* a raíz de un temporal, descubrió tierras al sur del 62º paralelo. Esta primera observación de las tierras antárticas fue el punto de partida de una serie de cinco viajes que Smith realizó en los meses y años siguientes, siendo su primer desembarco conocido en *King George Island*,[10] en octubre del mismo año. El cuaderno de bitácora del *Williams*, la principal fuente de información sobre sus tres primeros viajes a las Islas Shetland del Sur, se ha perdido. Sin embargo, existen copias que se publicaron de forma más o menos completas, logrando recopilar siete de ellos:

1 - Una copia del cuaderno de bitácora de W. Smith enviada por William H. Shirreff[11] en 1819 al Almirantazgo Británico bajo el título "*Extract from the William's Log Book from Buenos Ayres to Valparayso beginning February 19th 1819*." (SHIRREFF, 1819).[12]

2- Un artículo de John Miers[13] que contiene extractos del cuaderno de bitácora de Smith publicado en 1820 en el *Edinburgh Philosophical Journal* bajo el título *"Account of the Discovery of New South Shetland, with observations on its importance in a Geographical, Commercial, and Political point of view: with two plates"*.

[8] Una relación biográfica de William Smith puede ser consultada en el artículo de A. G. E. Jones publicado en *The Geographical Journal* (JONES, 1975, 445-461).
[9] Este hecho ha sido explicado por John Miers (MIERS, 1820, 370).
[10] Buena parte del presente artículo siendo basada sobre el estudio de la toponimia de las Islas Shetland del Sur, hemos optado por mantener los nombres de las islas y de su geografía con sus nombres en inglés.
[11] William Henri Shirreff (1785-1847) era el capitán de HMS *Andromache*. Estaba destinado en Chile en el momento del descubrimiento de William Smith, como representante y comandante de la Armada Británica en el Pacífico.
[12] TNA ADM 1/2548.
[13] John Miers (1789-1879) era hijo de un joyero londinense. Fue a Chile bajo la invitación de Lord Cochrane donde se lanzó a la explotación del cobre. Su vínculo con William Smith proviene del hecho que él lo contrató para realizar el transporte de las maquinarias hasta su empresa situada en Concon (Norte de Valparaíso).

Figura Nº1: Mapa actual de las principales islas de las Shetland del Sur.



Fuente: Mapa elaborado por Arnaud Cazenave, en base a imágenes satelitales.

3- Un artículo en la *Literary Gazette & Journal of Belles Lettres*, del 14 de octubre 1820.

4- Un *"Memorial"* de William Smith donde también recapitula brevemente la información de su tercer viaje en un manuscrito sin fecha pero sellado y fechado por el Almirantazgo el 31 de diciembre de 1821.[14] Transcrito en el Registro *Polar*, *No. 5*, 1950, pp. 565 - 575.

5- Una memoria de John Purdy[15] fechada en 1822: *“Memoir descriptive and Explanatory, to accompany the New Chart of the Ethiopic or Southern Atlantic Ocean etc”*, R.H. Laurie, Londres.

6- Fragmentos citados por James Weddell en su libro publicado en 1825, *A voyage towards the South Pole performed in the years 1822-24*, Longman, p.129-13.

7- Y finalmente, John William Norie[16] publicó extractos del cuaderno de bitácora en relación con el tercer viaje de Smith: “*Piloting Directions for the East and West*

[14] TNA ADM 1/5029
[15] John Purdy (1773-1843) era un hidrógrafo inglés. Trabajaba para el grabador y editor Laurie y Whittle.

Coast of South America from the River Plate to Panama etc., also for the South Shetland, Falkland, Galapagos, and other islands etc., London” (p. 10-11).

Estos documentos son bastante fidedignos sobre el curso de los acontecimientos. Su estudio permite reproducir el contenido del texto original con un grado satisfactorio de fiabilidad. De estos siete textos, sin embargo, sólo el del capitán Shirreff parece ser una reproducción textual del original. De hecho, es el más antiguo de ellos, y el único que se escribió en primera persona, todos los demás fueron escritos en tercera persona. Como tal, nos parece que el texto transmitido por Shirreff al Almirantazgo Británico es el único al que se le puede atribuir el valor de fuente primaria. Sin embargo, omite el registro diario de posición específica de un cuaderno de bitácora, que es probablemente la razón por la que se define como un *"extract"*.

Por otro lado, este valor de fuente primaria no puede atribuirse al *"Memorial"*, a pesar de ser escrito por W. Smith. Este texto que se escribió dos años después de su tercer viaje no tenía como propósito aportar un relato preciso de los acontecimientos, sino solicitar una recompensa por los servicios prestados. De hecho, este texto es escaso en detalles, conteniendo varios errores que dejan pensar que fue redactado más bien sobre la base del recuerdo que sobre los documentos escritos.[17] Este carácter de fuente primaria no puede tampoco atribuirse a los otros textos ya que su fuente de información no siempre es clara. Hay que añadir, de todas formas, que el informe más completo y detallado sobre los viajes de Smith es, sin lugar a dudas, el de John Miers. Éste da algunos detalles que no aparecen en ninguno de los otros textos, ni siquiera en el de W. H. Shirreff. Podríamos suponer que el vínculo entre Smith y Miers, que era un hombre de gran curiosidad, le permitió obtener información verbal privilegiada de Smith y que por esta razón no apareció en los otros relatos.

Por último, cabe añadir que pueden identificarse algunas diferencias entre los relatos, debido en particular a errores de transcripción. R. J. Campbell realizó un análisis comparativo detallado (CAMPBELL, 2000, 66-68), donde pone de relieve estas diferencias permitiéndonos la mayoría de las veces corregirlas.

[16] John William Norie (1772-1843) era un matemático e hidrógrafo miembro del Naval Academy.
[17] Smith, por ejemplo ortografía mal el nombre del capitán Shirreff (« Sherriff ») y sitúa su desembarco en King George Island el 17 octubre cuando los otros textos coinciden en la fecha del 16 octubre.

Fue probablemente en su tercer viaje cuando William Smith descubrió los restos del *San Telmo*. Sin embargo, su cuaderno de bitácora no proporciona ninguna información al respecto. Las únicas referencias que se hacen sobre el naufragio del barco español son las de dos fuentes secundarias, la de Robert Fildes y la de James Weddell, a las que volveremos en detalle más adelante. Es importante destacar que el estudio de las copias del Cuaderno de bitácora de Smith sigue siendo esencial, ya que la confrontación de la información que este aporta respecto al de las fuentes secundarias permite desvelar la situación geográfica en la que se observaron los restos del *San Telmo*.

Los cinco viajes de Smith a las Islas Shetland del Sur

Para ofrecer una visión clara y sintética de los viajes de W. Smith a las Shetland del Sur, hemos optado por recopilar la información y las fechas esenciales en forma de tabla:

Tabla 1: Los cinco viajes de William Smith a la Antártida

El primer viaje: el descubrimiento visual (Enero - marzo 1819)	
16/01/1819	El capitán William Smith Zarpa de Buenos-Aire con el *Williams* de Blyth para con destino a Chile con un cargamento comercial destinado a la empresa Mac Neill, Dixon & Co. de Valparaíso (HAMISH I. STEWART, 2014).
19/02/1819	Smith descubre tierras al Sur del Cabo de Horno por 62°40'S y 60°O. Debido a un fuerte temporal, pone rumbo al Norte por la noche y vuelve al Sur por la mañana.
20/02/1819	A las 9h AM, con tiempo claro, el *Williams* avista una "punta de tierra prominente" a 12 millas de distancia. Se encuentra entonces en la posición 62°17'S 60°12'O. Se trataría probablemente de la actual *Williams Point* ubicada al N.E. de la isla Livingston (JONES, 1975: 451). Temiendo la vuelta del mal tiempo, a las 4hPM, pone rumbo al Norte y prosigue su viaje a Valparaíso.
11/03/1819	Llegada del *Williams* a Valparaíso. Smith da cuenta de su descubrimiento a William Henry Shirreff, capitán del HMS *Andromache* y representante naval británico para la zona del Pacífico de América del Sur. Pero su hallazgo no convence y Smith no tiene credibilidad alguna.

El segundo viaje: el viaje abortado (Mayo - junio 1819)	
16/05/1819	Salida del *Williams* para Montevideo con carga mercante y con el objetivo de volver a pasar por las tierras descubiertas en febrero.
15/06/1819	A la altura de 62°12'S 67°O, William Smith ve el mar con mucho hielo. Para evitar que su barco sea inmovilizado, decide poner rumbo al Norte y proseguir hacia Montevideo. Esta experiencia le enseña la imposibilidad de llegar a las Shetland en temporada de invierno.

El tercer viaje: el primer desembarque en la Antártida (Septiembre - noviembre 1819)	
Final de sept. 1819	Smith zarpa de Montevideo con carga para Chile y pone rumbo hacia las islas Shetland del Sur con 22 personas a bordo.
15/10/1819	William Smith avista tierra en 62°30' y 60° a las 6hP.M. Se cree que lo que ve en esta ocasión es *Desolation Island* (JONES, 1975). Su distancia de tierra es de 4 millas. Al atardecer, pone rumbo al Norte para pasar la noche.
16/10/1819	El *Williams* se acerca nuevamente a la costa y orilla las islas hacia el Este hasta encontrar la última punta de *King George Island* que bautiza "North Foreland", lugar donde fondea con su barco. Se envía la chalupa a la costa y por primera vez pisa tierra. Se toma posesión de estas tierras en el nombre del entonces rey de Inglaterra Jorge III.
17/10/1819	El *Williams* pone rumbo al Oeste y sigue la costa Norte de las islas hasta *Smith Island*. De ahí pone el rumbo hacía el Noroeste en dirección de su puerto de destino.
24/11/1819	Llegada a Valparaíso

Cuarto viaje: viaje con E. Bransfield. Reconocimiento y toma de posesión oficial (Dic. 1819 - Abril 1820)	
11/1819	El Capitán Shirreff encarga a Edward Bransfield, primer oficial del Andromache, la realización de un reconocimiento y estudio costero de las Islas Shetland del Sur. Viajará en compañía de W. Smith cuyo bergantín Williams será fletado para ello. Bransfield tomará posesión de estas tierras en nombre de la Corona Británica.
20/12/1819	El *Williams* sale de Valparaíso a las 5 de la tarde del 19 de diciembre. La ausencia de viento lo obliga a fondear. La salida se pospone al día 20 con viento en contra. El 30 de diciembre se encuentra en el sur de Valparaíso.
16 /01/1820	El *Williams* llega a la bahía de Barclays en una punta llamada *Start Point*. Habiendo perdido agua debido a fugas en los barriles, tratan de desembarcar para reabastecerse. La lancha ballenera será botada y W. Smith intentará buscar sin éxito un fondeadero seguro para el *Williams*: el fondo es profundo y la costa con numerosas rocas peligrosas. Se decide ir hacia el Norte, pero la niebla se espesa hasta el punto que el

	barco se ve obligado a fondear. Cuando la niebla se aclara, levantan el ancla, la pierden y se dirigen al Norte.
01/1820	El *Williams* rodea las islas por el lado Este, pasando por el *Cape North Foreland.* Pasan por *Deception Island* y orillan la península de la Trinidad.
22/01/1820	Desembarco en el lado Sur de *King George Island* sobre un islote que bautizan *Penguins Island*. Bransfield toma posesión en nombre del rey Jorge III de Inglaterra. El 28 de enero, el explorador ruso Fabian Gottlieb von Bellingshausen avista tierras por el lado oriental de la Antártica.
02/1820	Exploración de la zona. El 29 de enero se avista por primera vez las tierras del continente antártico. El 4 de febrero se desembarca al sur de la *Clarence Island* y el 13 de febrero se desembarca por tercera vez en un islote llamado *Seals Island* ubicado al Norte de *Elephant island*.
03/1820	El 18 de marzo, el *Williams* llega de nuevo a la altura del *Cape Shirreff*. Charles W. Poynter nota en su diario que Bransfield tenía pensado realizar allí un cuarto desembarco, pero que las corrientes contrarias frustraron este plan. El 29 de marzo, al nivel del 80º grado de latitud O., ponen rumbo al Norte para volver a Chile.
16/04/1820	Llegada a Valparaíso

El quinto viaje: la campaña de casa de focas (Diciembre 1820 - septiembre 1821)	
12/1820	Salida del *Williams* de Valparaíso con 43 personas a bordo. Rumbo a las Shetland del Sur con el objetivo de cazar lobos marinos.
	A la llegada del *Williams a las* islas, Smith tiene la sorpresa de encontrarse de 15 a 20 barcos británicos y más de 30 norte-americanos cazando lobos marinos.
13/01/1821	Encuentro de Williams Smith con el capitán Robert Fildes (bergantín *Cora*)
11/09/1821	En su viaje de vuelta, el Williams pasa por Rio de Janeiro y Lisboa. Llega a Portsmouth, con 30.000 pieles de lobos marinos.
Sept.1821	A su llegada a Inglaterra, Smith recibe por sorpresa la mala noticia de que sus tres socios están en quiebra. El *Williams* debe ser vendido en junio de 1822. Smith no viajará más a las Shetland del Sur. En los años que siguen estas islas serán rápidamente despobladas de sus lobos marinos.

En busca de los restos del *San Telmo* en las fuentes escritas

Como se mencionó anteriormente, la segunda dificultad de esta investigación, después de la pérdida del cuaderno de bitácora original de W. Smith, es que en ningún momento de su relato menciona que en la playa donde desembarcó ha visto los restos

del *San Telmo*. De hecho, tal como se mencionó, las únicas referencias a su naufragio fueron reportadas por dos fuentes secundarias, la de Robert Fildes y James Weddell, que examinaremos a continuación:

El relato del naufragio en fuentes secundarias

Hace unos 30 años, se llevaron a cabo tres campañas de reconocimiento en las aguas de las Islas Shetland del Sur para localizar los restos del naufragio del *San Telmo*. Fueron realizadas en las inmediaciones del *Cape Shirreff* (*Livingston Island*) entre 1990 y 1993 por el profesor Manuel Martín Bueno de la Universidad de Zaragoza (MARTÍN BUENO, 1993 y 1997). Se puede suponer que fueron los escritos de Fildes y Weddell los que marcaron el enfoque de la investigación en esta zona geográfica, ya que es aquí donde ambos textos localizan los restos. Pero, ¿qué nos dicen exactamente estos textos y qué credibilidad tienen? Aquí ofrecemos un análisis de los documentos de los archivos y bibliotecas anglosajones:

El relato de Robert Fildes

Robert Fildes era un capitán de la marina mercante inglesa de Liverpool. En cuanto se enteró del descubrimiento de las Islas Shetland del Sur, organizó una campaña de caza de lobos marinos entre 1820-21 por iniciativa de Henri Wood[18] y luego, otra entre 1821-22. Sus cuadernos de bitácora describen con precisión las etapas de sus dos viajes, registrando en un documento manuscrito varios mapas. El que se refiere a su primer viaje se titula *"Journal of a voyage in the brig Cora of Liverpool Bound to New South Shetland Islands, 1820-1821."* No se ha publicado, pero se conserva en *The National Archives* (Ex *Public Record Office*).[19]

¿Qué sabemos de Robert Fildes? La mayor parte de la información sobre él se conserva en los archivos del Instituto Scott Polar (Universidad de Cambridge), donde se

[18] Varios escritos que tratan los viajes de Robert Fildes presentan a Henri Wood como su suegro. Recientes investigaciones realizadas por Lynn Barnes, una descendiente de Robert Fildes da a entender que en realidad se trataba de su abuelo.
[19] TNA ADM 155/143.

le consagra una colección de documentos.[20] Nació el 13 de julio de 1793 en Liverpool, su madre se llamaba Ellen Hogg y su padre John Fildes, el cual era maestro de escuela. Navegará a bordo del bergantín *Cora* de 267 toneladas, adquirido por Henri Wood en 1813.[21] Tomó el mando en 1820, reemplazando al Capitán J. Kitchen, y llevó a cabo una primera cacería de lobos marinos en el verano de 1820-21 en las Islas Shetland del Sur. Es en esta ocasión cuando se encontrará con William Smith, el cual viajaba allí por quinta y última vez, también con el propósito de cazar lobos.

Durante esta campaña, el bergantín *Cora* naufragó en *Desolation Island* el 6 de enero de 1821. Fildes sobrevivió en un refugio improvisado construido con los restos del naufragio siendo rescatado por el barco *Indian* del Capitán Spiller, que lo llevó de vuelta a Inglaterra. Poco después, Fildes tomó el mando de un nuevo barco, el bergantín *Robert*, con el que llevó a cabo una nueva cacería de lobos marinos en la temporada siguiente, entre 1821 y 1822. Naufragó de nuevo en marzo de 1822 en *Clothier Harbour*. De vuelta a Inglaterra, después de un período de inactividad, Fildes tomó el mando del *Frances Ernest*, del que fue capitán durante cuatro años. Murió en diciembre de 1827.[22]

Buena parte del cuaderno de bitácora de Robert Fildes fue probablemente escrita en enero de 1821 en *Desolation Island* donde pasó varias semanas del verano austral de 1821 esperando ayuda después de su naufragio. Este documento está compuesto de 86 folios manuscritos que establecen un relato detallado de las diferentes etapas de su viaje. Este texto no se ha publicado, pero está disponible en Internet.[23] El naufragio del *San Telmo*, cuyos restos fueron descubiertos por William Smith, se menciona brevemente en los folios 47 y 48 de la parte relativa a la descripción de la bahía nombrada en el texto "*Sherriffs Cove" (Sic)* de Livingston island*:*

> *"Remarks on Sherriffs Cove.*
> *Sherriffs Cove lies latt 62°.26'30" South and by me in long 60°5' West…*
> *…if you walk over the land you will find a fine sandy beach or bay 3/4 of a mile in length in form of a crescent and called the half moon beach here was found half of an anchor*

[20] Scott Polar Research Institute, SPRI GB 15 Robert Fildes/British Sealing Voyages.
[21] Lloyd's Register, year 1813, Suplemento.
[22] Una corta biografía de R. Fildes puede ser consultada en el artículo de A.G.E. Jones titulado "Captain Robert Fildes in the New South Shetland", (JONES, 1975).
[23] El cuaderno de bitácora de Robert Fildes está accesible en línea en la siguiente dirección: http://www.badc.ac.uk/cgi-bin/corral/view_images/a=55/p=9/l=143/v=1

> *stock of a 74 iron hooped and copper bolted stud sail booms and other spars were found here likewise the melancholy remnant of some poor fellows misfortune.*”[24]

Nota a pie de página:

> *“ + This anchor stock, Capn Smith brought home to have a Coffin made of, it has been identify & found to have belonged to a Spanish 74 that was bound round Cape Horn with 1400 men against the Patriots & has never more been heard of.”*[25]

Nada más se menciona sobre este episodio en el resto del texto. La información que proporciona es, como podemos ver, breve y carente de detalles. Sin embargo, la descripción geográfica de la playa donde se vieron los vestigios es lo suficientemente precisa, al menos en apariencia, como para que podamos suponer su ubicación:

Aunque no había ninguna *"Sherriffs cove"* en las costas de *Livingston Island* en 1821 podemos suponer que Fildes escribió mal el nombre *"Shirreff"*[26] y que en realidad se refería al "*Cape Shirreff"* que fue así llamado por Edward Bransfield, primer oficial del capitán Shirreff en diciembre de 1819 durante su viaje de reconocimiento junto a William Smith.

El Voyage toward the South Pole de James Weddell

El segundo texto que menciona el episodio también lo sitúa en *Livingston island*. Se trata de la relación de James Weddell, capitán de la marina mercante inglesa, como lo eran W. Smith y R. Fildes. De padres escoceses, nació en Ostende (Bélgica), en 1787. Comenzó a navegar desde muy joven y será a partir de 1805 cuando inició sus primeros viajes a las Indias Occidentales. Integró la *Royal Navy* en 1810 donde fue nombrado «*master*» de varios barcos. En 1816, al final de las guerras napoleónicas, volvió a la marina mercante.

[24] TNA ADM 155/143, fº47.
[25] TNA ADM 155/143, fº48, Nota a pie de página.
[26] El error ortográfico que transforma el nombre de Shirreff en «Sherriff», « Sherriffs » o « Sheriff » acompaña varios textos que tratan los viajes de William Smith. Antes de aparecer en el de Fildes, lo encontramos en uno de los primeros periódicos que comunicó sobre el descubrimiento de Smith, le Courrier publicado en Buenos-Aires, el 2 de mayo 1820 : « *A new island has been discovered off Cape Horn, …by the ship William … The same ship having beeing dispached by Captain Sheriff, of the Andromach frigate to survey the cost…* ». Este mismo error fue cometido por el mismo Smith en su “*Memorial*” transmitido al Almirantazgo británico a finales del año 1821. De hecho, podemos pensar que es la lectura de estos documentos lo que ha inducido a que Fildes cometa el mismo error.

Como R. Fildes, será la noticia del descubrimiento de las islas Shetland del Sur por W. Smith lo que llevará a J. Weddell a realizar una campaña de caza de lobos marinos en 1820. El segundo objetivo de este viaje era descubrir las legendarias islas Aurora, de cuya existencia estaba convencido.[27] El realizó esta expedición a bordo de la *Jane*, un bergantín de 160 t. de construcción americana. Volvió con las bodegas llenas de pieles de lobos marinos y el éxito económico de la campaña le llevó a realizar dos más. Una entre septiembre de 1821 y a finales del mes de marzo de 1822, y otra entre septiembre de 1822 y mayo de 1824. Estas expediciones fueron acompañadas de un segundo barco, el *Beaufoy* de 65t., cuyo capitán fue Michael McCleod. Es en la ocasión de su tercer viaje, en el mes de febrero de 1823, cuando alcanzó la latitud record de 74º15´S.

En su *Voyage towards the South Pole*, que escribió a su regreso a Inglaterra en 1824 y que fue publicado en 1825, Weddell hace referencia al tercer viaje de William Smith. Se trata de un texto tardío -el último publicado de las siete relaciones mencionadas- seis años después del descubrimiento de Smith. Hay ciertos errores e inexactitudes, como por ejemplo, la fecha del descubrimiento de Smith que sitúa en 1818 (WEDDELL, 1825: 2) o la confusión del nombre del Capitán Shirreff a "Sheriff", etc. Después de analizar las palabras y expresiones utilizadas y los errores cometidos, este relato parece haber sido escrito inspirándose del de John Purdy, de la misma manera que el de John William Norie. De hecho, en su libro *The Discovery of the South Shetland*, R. J. Campbell llega a la misma conclusión (CAMPBELL, 2000: 46).

La singularidad de la obra de J. Weddell, sin embargo, reside en un pasaje en el que se refiere a los restos del *San Telmo*. Los términos son los siguientes:

> *"Several pieces of wreck have been seen on the western islands, and apparently of the scantling of a 74 gun ship, which makes it too probable that these are the remains of a Spanish ship of war of that rate, which has been missing since year 1818, when she was on her passage to Lima.*
>
> *On a beach in the principal island, which I named Smith's Island, in honor of the discoverer, were found a quantity of seals' bones, which appeared to have been killed some years before, probably to sustain the life of some ship-wrecked crew ;*

[27] Se tratan de tres islas que habrían sido avistadas entre las Malvinas y Georgia del Sur por primera vez en 1762 por el barco español Aurora, y luego por la corbeta también española Atrevida en 1794, aunque su existencia se revelará imaginaria.

> *suggesting the melancholy reflection that some unfortunate human beings had ended their days on this coast. In the year 1820, the first time these islands were visited for their produce, four ships were totally lost. Part of the crews of these vessels remained during the winter of 1821, but notwithstanding every precaution they could take, with a strong house and ample supplies, they suffered severely. The range of lands which lies 30 leagues to the south of the northern cluster, consists of islands, and has been visited for produce, but not been accurately described. It can seldom be approached on account of ice, and the mountains are constantly covered with snow."*(WEDDELL, 1825: 144)

¿Es cierto que los textos de Robert Fildes y James Weddell son fuentes secundarias?

Esta pregunta nos la planteamos al inicio de nuestra investigación. En la obra de Elena Martín-Cancela (MARTÍN-CANCELA, 2018) se presenta a Robert Fildes como partícipe del descubrimiento de los restos del *San Telmo*. De hecho, Fildes se retrata como un navegante que acompañó a Smith en su tercer viaje:

> "Robert Fildes, quien acompaño a Smith en su primera incursión en tierras antárticas en octubre de 1819, recoge en su diario que en playa Shirreff se encontraron "un cepo de ancla de un barco 74 cañones con aldaba de hierro y encabillada en cobre; botavaras con velas aferradas y otras vergas". (MARTÍN-CANCELA, 2018: 228).

Es importante precisar aquí que esta información contradice los documentos ingleses que establecen que Fildes había sido nombrado capitán de la *Lady Troubridge* el 19 de agosto de 1817, un barco comprado por Henri Wood, y que después de dos viajes, uno a Nueva Orleans entre agosto de 1817 y mediados de abril de 1818, y otro a las Bahamas entre el 26 de junio y el 26 de octubre de 1818, hizo un viaje a Demerara (Guyana) y a New Providence (Nassau) entre enero de 1819 y junio de 1820, de donde regresó con un cargamento de cedro, algodón, pieles, piña y otros productos.[28]

Así pues, a la vista de estos documentos, es seguro que Fildes no pudo haber estado con Smith en octubre de 1819 en las Islas Shetland del Sur. Pero más allá de esta incompatibilidad cronológica, el "cuaderno" al que se hace referencia corresponde al de su viaje a estas islas entre diciembre de 1820 y julio de 1821. Parece pues haber una confusión entre dos viajes que se realizaron con más de un año de diferencia. Por

[28] B.T. 98/78, Muster Roll, Liverpool. 1820, no. 304. *Liverpool Mercury*, 29 January 1819, 30 June 1820. Estos documentos son citados por A. G. E. Jones en su biografía sobre Robert Fildes (JONES, 1975: 71).

último, la lectura de las descripciones del cuaderno de bitácora de Fildes no deja lugar a dudas de que su viaje con el *Cora* fue el primero que realizó a las islas Shetland del Sur.

Según Martín Cancela, Robert Fildes y James Weddell acompañaron a William Smith en 1819 en una expedición para confirmar la ubicación de los restos del *San Telmo*: “Algunos meses más tarde el capitán Robert Fildes y el navegante James Weddell navegaron rumbo a la Antártida junto a Smith quien les dió las indicaciones para llegar al punto donde supuestamente habría naufragado el navío San Telmo” (MARTÍN-CANCELA, 2018: 88).[29]

En la nota 71, se puede leer:

> “El viaje de confirmación de Fildes desde Valparaíso, donde observaba Inglaterra el curso de las guerras de Independencia se debe a la falta de credibilidad hacía Smith, tildado de fanfarrón y fantasioso. Fildes en su diario habla del hallazgo de los restos de un navío de construcción española, pero la noticia se silencia por obvias razones de intereses políticos.”

Hemos destacado ya la incompatibilidad cronológica de un viaje de Fildes a la Antártida en 1819. Respecto a James Weddell, nos basaremos en el mismo argumento:

En primer lugar, sabemos que realizó tres viajes en la región austral. El libro *A voyage towards the South Pole performed in the years 1822-24* relata su tercer viaje aunque proporciona detalles de sus viajes anteriores. Así mismo, sobre las islas Shetland del Sur, Weddell escribe en el capítulo que le dedica que él realizó sus primeras observaciones en 1820, complementando las realizadas el mismo año por E. Bransfield:

> “*I began my observations in 1820, being the first vessel fitted out from England which anchored in these parts; and have been happy, since that time, in imparting the knowledge I possessed to persons who required information for the safety of their ships and lives of their crews*” (WEDDELL 1825: 132).

[29] De acuerdo al cuadro de la página 119, los tres navegantes se habrían encontrado en algún momento del año 1819 para realizar esta expedición: “*1819 – Fildes y Weddell a tierras antárticas junto a Smith, para corroborar el avistamiento de naufragio y presencia española en tierras antárticas unos meses antes*.”

Tabla 2 - Cronograma de los viajes del San Telmo, W. Smith, R. Fildes y J. Weddell (1819-24)

	Mes	San Telmo	William Smith	Robert Fildes	James Weddell
Año 1819	Enero		16 Viaje 1 Zarpe Montevideo		
	Febrero		19 *El avistamiento*		
	Marzo		11 Llegada a Valparaíso		
	Abril				
	Mayo	11 Zarpe de Cádiz	16 Viaje 2 *El viaje abortado*		
	Junio		15		
	Julio				
	Agosto				
	Septiembre	2 Pérdida	Viaje 3 Zarpe Montevideo		
	Octubre		16 *El Desembarco*		
	Noviembre		24 Llegada Valparaíso		
	Diciembre		20 Zarpe de Valparaíso		
Año 1820	Enero		Viaje 4 *Viaje de reconocimiento con Bransfield*		27 Viaje 1 Zarpe de Staten
	Febrero				Invierno en las islas Falkland
	Marzo				*Viaje de caza de lobos marinos con la Jane*
	Abril		16 Llega a Valparaíso		
	Mayo				
	Junio				
	Julio				
	Agosto				
	Septiembre				
	Octubre			6 Viaje 1 Zarpe Liverpool	Viaje a las Shetland
	Noviembre				
	Diciembre		Zarpe de Valparaíso		
Año 1821	Enero		Viaje 5	6 Naufragio	
	Febrero			Viaje 1 *Viaje con el brigantin Cora*	
	Marzo				
	Abril				
	Mayo				
	Junio				
	Julio				
	Agosto			7 Llega a Gravesend con el *Indians*	Zarpe de Londres
	Septiembre		Llegada a Blyth	Zarpe Liverpool	llegada a las Shetland
	Octubre			Viaje 2 *Viaje con el brigantin Robert*	Viaje 2 *Viaje de caza de lobos marinos con la Jane y el Beaufroy*
	Noviembre				
	Diciembre				
Año 1822	Enero			7 Naufragio	
	Febrero				
	Marzo				
	Abril				
	Mayo			Llega Londres con el *George IV*	
	Junio				
	Julio				Llegada a Londres
	Agosto				
	Septiembre				17 Viaje 3 Zarpe Londres
	Octubre				*Viaje con la Jane y el Beaufoy*
	Noviembre				
	Diciembre				
Año 1823	Enero				12 South Orkney
	Febrero				20 Weddell llega a la latitud 74º15'
	Marzo				
	Abril				
	Mayo				
	Junio				
	Julio				
	Agosto				
	Septiembre				Viaje prosiguiéndose hasta mayo 1824
	Octubre				

Por último, independientemente de lo que precede, que hubiera una expedición reuniendo Smith y Weddell en 1819 es técnicamente imposible, sabiendo que William Smith llegó de su tercer viaje a Valparaíso el 24 de noviembre de 1819, volviendo a viajar con E. Bransfield el 20 de diciembre.

Las dos problemáticas que surgen de la confrontación de las fuentes

La problemática del lugar del naufragio

Se trata de una cuestión esencial que puede resumirse de la siguiente manera:

Las reproducciones del cuaderno de bitácora de William Smith son unánimes en el hecho de que en ningún momento se menciona que durante sus tres primeros viajes el navegante británico llegara a *Livingston island*. Como resultado, parece haber una contradicción mayor entre los escritos de Fildes y Weddell, que colocan los restos del *San Telmo* en una playa de esta isla, y los escritos de William Smith, que revelan que no había puesto el pie en ella.

Por lo tanto, para resolver satisfactoriamente esta cuestión, es necesario examinar detenidamente las distintas hipótesis que explicarían esta incoherencia histórica y evaluar su grado de credibilidad:

Primera pregunta: ¿Es cierto que William Smith no llegó a *Livingston Island*?

¿Si nos centramos en su tercer viaje (oct. 1819), en el que realizó su primer desembarque en *King George Island*, podríamos pensar que Smith decidido un segundo desembarque en *Livingston island*?

¿Qué nos demuestran los documentos? Todos están de acuerdo sobre la ruta seguida por el *Williams* durante este viaje: Como hemos visto anteriormente, las primeras tierras descubiertas fueron las de un cabo situado en la extremidad Este de *King George Island*. Smith lo nombró *Cape North Foreland* donde desembarcó el 16 de

octubre[30] para tomar posesión de las tierras recién descubiertas en nombre de la Corona Británica.

El resto del viaje se describe claramente en los textos y se puede seguir la ruta del barco en el mapa dibujado por Smith:[31] El *Williams* siguió la costa en dirección suroeste y pasó por la vertiente norte de las islas del archipiélago. Las reproducciones del cuaderno de bitácora de Smith coinciden con la ruta seguida desde el 17 de octubre y los días siguientes: después de recorrer 150 millas náuticas y observar las últimas tierras que llama *Cape Smith,*[32] William Smith decidió dirigirse hacia el norte y tomar rumbo a Valparaíso. La razón de ello era que tenía a bordo una carga comercial que debía ser entregada en Chile, y haber cumplido plenamente el objetivo de su viaje, que era demostrar la realidad de las tierras descubiertas. Por lo tanto, consideró prudente dirigirse a su puerto de destino. Esto se expresa en el texto de W. H. Shirreff de la siguiente manera:

> « *I thought it prudent as having a Merchants cargo on board, and perhaps deviating from the insurances to haul off to the Westward on my intended voyage… I again through variable winds made Cape Williams, and could perceive some trees on the land to the SW of the Cape*[33] *… The weather coming thick and squally made sail to the Westward after having sailed about 150 miles WSW, the weather being a little settled saw another head land bearing about ENE, distance 10 leagues, very high and by observation in latitude 62°53'S. Long. By Chronometer 63°, 40'W from Greenwich named Smith's Cape found to extend from the Cape in a southerly direction, thinking it is fruitless to run away further to the Southward under the circumstances above mentioned, I shaped my course to the Northward for my intended port*."

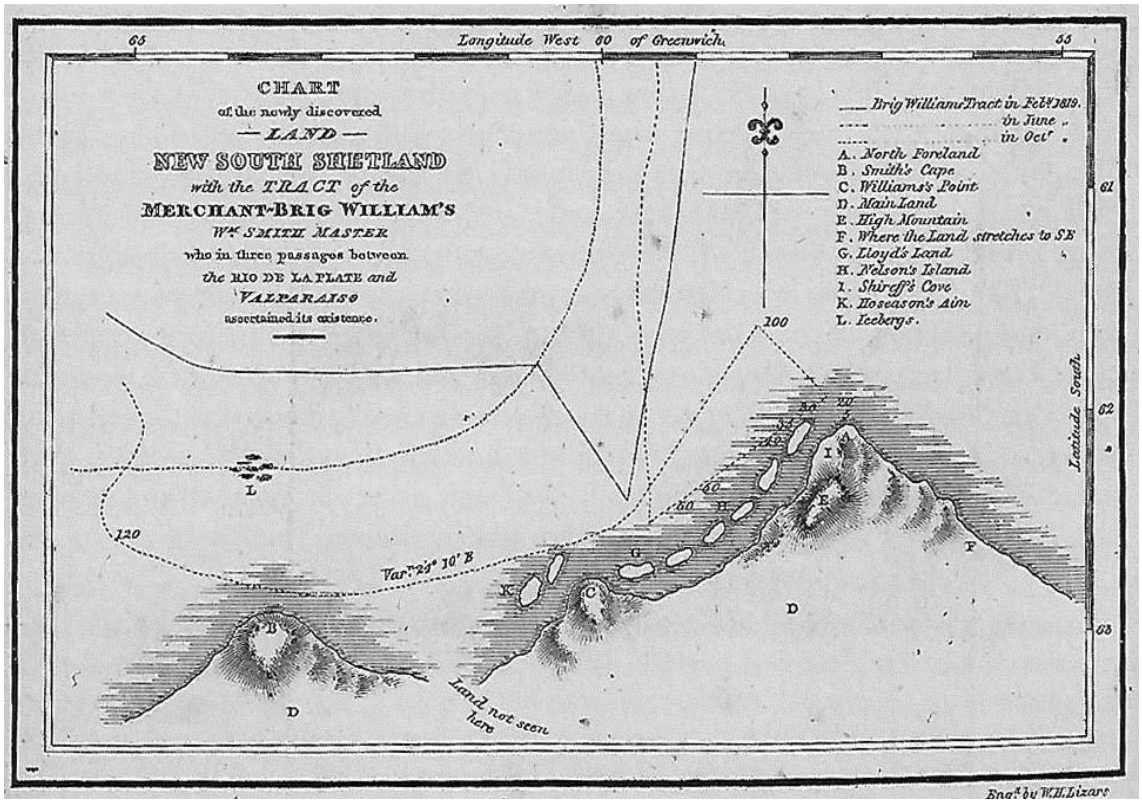
El texto de John Miers coincide plenamente con el de Shirreff sobre el viaje de Smith después de su desembarco en *King George Island*. El 17 de octubre, continuó su camino hacia el SW, descubriendo varias islas a las que dio nombres: *Nelson Island,* H en su mapa, *Lloyd's Island,* G en el mapa (**fig.2**).

[30] Según los textos de W. H. Shirreff y de John Miers, Smith llegó a las Shetland del sur el 15 de octubre a las 6 h p.m. y desembarcó al día siguiente en la mañana.
[31] UK HO s. 90/3.
[32] Se trata seguramente del cabo más al Norte de *Smith Island,* el cual guarda aún hoy día este nombre.
[33] Se trata probablemente de la punta más al Este de *Livingston Island,* la cual mantienen aún hoy día el mismo nombre. Es con su catalejo que Smith cree ver árboles, un detalle que es erróneo ya que ningún árbol puede crecer bajo estas latitudes.

Como lo precisa el texto de Shirreff, Miers confirma que Smith tomó su posición a la altura de un cabo que bautizó *Cape Williams*. Continuó hacia el suroeste después de nombrar otra punta *Cape Smith* que él califico de *"mainland*", ubicada a 62º 53' S. y 63º 40' W. (B en el mapa), terminando aquí su viaje:

> « *His course hence was S.W., but the weather becoming thick and squally, he began to abandon all thoughts of exploring the coast farther. He had now clearly ascertained the existence and the situation of the land for the length of 150 miles in a WSW direction so satisfactorly, as to remove the doubts of the most sceptical, and considering that no curiosity could justify his farther delay, consistently with his duty as master of the brig, he shaped his course westerly on his voyage.”*

Figura Nº 2: Mapa del artículo de J. Miers.



Fuente: publicado en el Edinburgh Philosophical Journal, Plate XII, BL 257 d.20, fig.2.

Los demás textos de referencia van todos en el mismo sentido. Por lo tanto, se puede afirmar inequívocamente que Smith no desembarcó en el *Cape Shirreff* durante sus tres primeros viajes, y que la única aproximación que tuvo con *Livingston Island* fue

observar a 10 leguas de distancia, según Miers, el *Cape Williams* que es la punta más oriental de su vertiente norte. El *Cape Shirreff* de *Livingston island* será sólo observado y nombrado en su siguiente viaje, el cuarto, que hizo con Edward Bransfield entre diciembre de 1819 y abril de 1820. Por lo tanto, debemos preguntarnos si en esta ocasión ¿se podría haber realizado un desembarque de Smith sobre el cabo en cuestión? Será pues esta posibilidad la que pasamos a examinar a continuación.

Al regresar de su tercer viaje, a su llegada a Chile a finales del mes de noviembre de 1819, William Smith proporcionó al Capitán Shirreff pruebas de su descubrimiento. Consciente de su importancia para la Corona Británica, Shirreff llegó a un acuerdo con Smith para fletar el *Williams* y enviarle de nuevo sin demora para explorar y tomar oficialmente posesión de las nuevas tierras.[34] Shirreff dio el mando de la expedición a su segundo, el Capitán Edward Bransfield, y le ordenó que viajara con Smith a la zona de las tierras recién descubiertas. El objetivo principal de esta misión era doble: por un lado, tomar posesión de ellas formalmente en nombre del rey Jorge III de Inglaterra. Por otro lado, realizar un reconocimiento exhaustivo, en particular, estudiar la geografía costera y determinar la toponimia.[35]

Inicialmente sólo se disponía de dos fuentes documentales para rastrear parcialmente este viaje:

- En primer lugar, un breve informe del Dr. A. Young, cirujano del *Stanley*, que fue publicado en el *Edinburgh Philosophical Journal* el 21 de abril de 1821, bajo el título *"Notice of the voyage of Edward Barnfield[sic], Master of his Majesty's Ship Andromache, to New South Shetland"* (YOUNG: 1821).[36]

- El segundo relato se atribuye al guardiamarina T. M. Bone. Fue publicado en la *Literary Gazette and Journal of Belles Lettres*, en tres partes, el 3, 10 y 24 de noviembre de 1821. Este texto, que contiene extractos del diario de C. W. Poynter, perdido hasta 1995, fue estudiado en detalle por R. T. Gould para reconstituir la ruta del *Williams* (GOULD, 1941).

[34] Este contrato de “*charter”* se conserva en *The National Archives* bajo la signatura TNA ADM 1/2548.
[35] Las instrucciones dadas por el capitán Shirreff a Edward Bransfield están consignadas bajo la misma signatura TNA ADM 1/2548.
[36] Este texto fue republicado en *Literary Gazette and Journal of Belles Lettres* el 7 de abril 1821, p.218 y en la relato de J. Purdy en 1822, P.194-5 (PURDY, 1822).

Pero no fue hasta mediados de los años 90, con el descubrimiento del manuscrito del guardiamarina Charles Wittit Poynter, que un relato detallado de fuente primaria hizo posible por primera vez seguir el viaje día a día de W. Smith y E. Bransfield. Este texto titulado *"His Majestys Hired Brig Williams on discovery towards the South Pole"* está conservado en la Biblioteca Alexander Turnbull, Biblioteca Nacional de Nueva Zelanda, *Te Puna Mátauranga o Aotearoa*.[37]

Durante este cuarto viaje que duró casi cuatro meses, Smith navegó en su barco con Edward Bransfield, el cual representaba a la Autoridad Británica. El *Williams* salió de Valparaíso el 20 de diciembre de 1819 y llegó a las Shetland del Sur acercándose por el Oeste el 16 de enero de 1820 a las 8:00 a.m. Las primeras tierras observadas fueron las de *Livingston island.*[38] El barco llegó a las orillas de una gran bahía que ahora se le conoce como Barclay's Bay. El *Williams* intentó entonces fondear allí debido a la necesidad de encontrar agua dulce, ya que los barriles del barco presentaron fugas durante el viaje. La chalupa ballenera fue colocada en el agua y William Smith salió en busca de un buen sitio para fondear. Esto es lo que se puede leer sobre este episodio en el manuscrito de Charles W. Poynter:

> “*Sunday = 16th. …A lead and line having been provide Mr Smith went in quest of an Anchorage where we might lie in security while filling up our Water casks a supply of which we had no doubt in obtaining here. Soon after he shoved off a thick fog came on which entirely precluded the land from our view – this gave us some uneasiness on account of much broken water we could hear under our lee at no considerable distance…At half past one [PM] the whale boat returned when Mr. Smith reported there was an Anchorage in shore, and although a vessel might run in, in case of emergency still the passage was narrow and the roadstead insecure – From this report we deemed it imprudent to attempt an Anchorage – We had made sail but little more than 20 minutes after hoisting in the Whale boat, the Weather thickening fast, when breakers were sighted close under our Bows*.”

Alrededor de las 5 horas de la tarde, la niebla se espesó de nuevo y, al percibir que el *Williams* derivaba peligrosamente hacia tierra firme, se fondeó en 24 *fathoms* de agua

[37] Manuscrito nº MSX-4088 ; MS copy Micro-0655, fMS-paper-5352. Fue conservado por una rama de la familia de C. W. Poynter la cual se había instalado en Nueva Zelanda. Fue adquirido por la National Library Alexander Turnbull en 1995 y publicado por R. J. Campbell en 2000 (CAMPEBELL, 2000 : 97-168).

[38] *Livingston island* es la mayor de las islas situadas al Oeste del archipiélago de las Shetland del Sur. Esta fue inicialmente bautizada como *Friesland Island*. La paternidad de su nombre actual es atribuida a Robert Fildes (HATTERSLEY-SMITH, 1991, II: 356).

para asegurar el barco. Pasaron varias horas anclados bajo la ansiedad ya que podían oír las olas rompiendo en las rocas a corta distancia. Luego, con el viento aun refrescando, se izaron las velas, se perdió el ancla en el fondo y el *Williams* puso el rumbo hacia mar adentro:

> “*when just as the anchor became up and down, the Chain parted occasioned by a sudden and heavy jerk in the act of breaking it out of the ground – The sail being trimmed, we were soon out of danger…the breeze continuig to freshen, we hauked our wind seaward to avoid being hemmed in on a lee shore.”*

Según el mapa de Poynter « *Chart of bay south of Cape Shirreff* » que acompaña a su texto, este episodio podría haber ocurrido en *Rowe Point*, situada en el centro de la bahía. En él se dibuja un ancla pequeña que indica la ubicación del fondeadero. En su cuaderno de bitácora, Poynter continuó su relato refiriéndose a la punta situada al oeste de Barclay's Bay a 61º13 de longitud, al que Bransfield llamó *Start Point* en referencia al punto de partida de su exploración.

La continuación del viaje de Smith y Bransfield es narrada diariamente por Poynter. El *Williams* navegó a lo largo del archipiélago rodeando *King George island* por el este, empezando a explorar el archipiélago a lo largo de su ladera sur. El primer desembarco tuvo lugar el 22 de enero en un islote situado a la entrada de *King George Bay* al que llamó *Penguin Island*. Fue aquí donde se colocó la bandera británica y se tomó posesión oficial durante una ceremonia que terminó con fuego de artillería. El día 27, el *Williams* reanudó su viaje, y el día 29 la tierra continental fue observada por primera vez. Posteriormente, se produjeron otros dos desembarques en la parte oriental del archipiélago. Primero, el 4 de febrero, al sur de *Clarence island*, donde se plantó una segunda bandera. Luego, el 13 de febrero, en un islote situado al norte de *Elephant Island* que se llamó *Seal Island* donde William Smith cazó lobos marinos.

Poynter anotó en su cuaderno de bitácora que el 22 de febrero, con un día despejado, E. Bransfield decidió el intento de un cuarto desembarco en tierra. Pero el gran número de témpanos de hielo que se encontraron ese mismo día y al día siguiente frustraron el intento. Continuando su exploración, el *Williams* llegó de nuevo al *Cape Shirreff* el domingo 18 de marzo 1820. Poynter apuntó en su diario que a E. Bransfield le habría gustado desembarcar ahí, pero que las corrientes contrarias se lo impidieron:

“*Mr. Bransfield wished to plant another Union before the undertaking was relinquished for the Season -sweeping current seeming to have conspired against our attaining Cape Shirreff where it was first intended to have been planted”.*

Prosiguieron su ruta el 19 de marzo y, al medio día, llegaron a nuevas tierras por 60º.35’W de latitud et 62º.11’S que bautizaron “*Smith islands*”. No hubo nuevo intento de desembarco desde entonces. El *Williams* siguió una ruta en dirección del Oeste hasta el 25 de marzo. El 29 de marzo, se encontraba al nivel de 80º de latitud Oeste. Desde entonces tomo la ruta de regreso a Chile hacia el Norte-Noroeste y llegó a Valparaíso el 16 de abril.

En conclusión, a la luz de los documentos examinados, puede decirse que al menos hasta su quinto viaje (1820-21) William Smith no desembarcó en *Livingston Island*, lugar donde según los dos textos de fuentes secundarias que acabamos de examinar afirman que Smith descubrió los restos del *San Telmo.*[39]

Segunda pregunta: Puesto que los textos no mencionan el desembarco de William Smith en *Livingston Island* durante sus viajes a las Shetland del Sur, ¿se podría considerar que el haya podido ocultar este hecho?

Esta opción nos parece extremadamente improbable por una simple razón, una razón de sentido común: aún bajo la hipótesis de que Smith no quisiera mencionar su descubrimiento de los restos del barco español, simplemente le bastaba con no mencionarlo en su cuaderno de bitácora, lo que de hecho es el caso. En realidad, no tenía necesidad alguna de tomar una decisión tan seria como la de alterar su informe de la ruta recorrida y el relato de su exploración para ignorar este "detalle". De hecho, bajo nuestra opinión, es difícil imaginar que Smith o Poynter pudieran haber eliminado de sus cuadernos un episodio tan importante como un desembarco.

Tercera pregunta: Dado que las respuestas a las dos preguntas anteriores son negativas, ¿hay alguna explicación que pueda resolver la aparente contradicción histórica que ponen de manifiesto?

[39] En su libro *Tras las huellas del San Telmo,* Elena Martín-Cancela expone que William Smith habría realizado un segundo desembarco a tierra a lo largo de su tercer viaje en un lugar denominado “Playa Shirreff”: “*Despues de haber continuado con su recorrido de reconocimiento, y haberle puesto nombre a distintos accidentes de la costa para dejar huellas de su hazaña (cabo Smith, punta Williams, ensenada Shirreff, isla Nelson e isla Lloyds), realizó un segundo desembarco en playa Shirreff.”* (MARTÍN-CANCELA, 2018: 96). Por nuestra parte, no conocemos ningún texto que documente esta información.

Es a nivel de una confusión toponímica donde se puede encontrar la respuesta a esta pregunta. En efecto, la problemática del tema que nos ocupa radica probablemente en que las costas de las Islas Shetland del Sur han sido objeto de dos estudios y levantamientos diferentes. Así pues, hay que considerar que los cabos, bahías, islas y toda la geografía de la costa norte del archipiélago bautizados por Smith, fueron puntualmente modificados. De hecho, William Smith realizó un primer reconocimiento en su tercer viaje, durante el cual creó una primera toponimia de las tierras que descubrió: asignó nombres a los cabos, islas y montañas que observó y los registró en el mapa que trazó. Estos nombres suelen estar vinculados a su persona (*Smith Cape*, *Williams Point*, etc.), a lugares geográficos que recuerdan o se asemejan a otros lugares que existen en Inglaterra (*North Foreland*, por ejemplo), a nombres vinculados a la Corona Británica (*King George Island* o *Bay*) o a lo que evocaba el lugar geográfico descubierto (*Desolation Island*, etc.).

Sin embargo, William Smith no tenía la autoridad para asignar esta toponimia. Tampoco la tenía para tomar posesión de estas tierras en nombre del rey Jorge III de Inglaterra. Por lo tanto, fue a Edward Bransfield, un oficial de la Armada de Su Majestad, a quien William H. Shirreff asignó oficialmente esta tarea bajo un mandato de misión que se conserva en *The National Archives* (Reino Unido).[40] Es por esta razón que una ceremonia oficial de toma de posesión en nombre del rey de Inglaterra fue organizada por E. Bransfield el 22 de enero de 1820 en la pequeña *Penguin Island*. En este cuarto viaje, Smith navegó bajo la autoridad de Bransfield, quien oficialmente nombró las bahías, puntas y cabos de las tierras descubiertas. Es ahí donde radica toda la problemática, ya que si bien es cierto que la mayoría de los nombres distribuidos inicialmente por Smith se mantuvieron, algunos de ellos desaparecieron, como es el caso de *Shirreff Cove*:

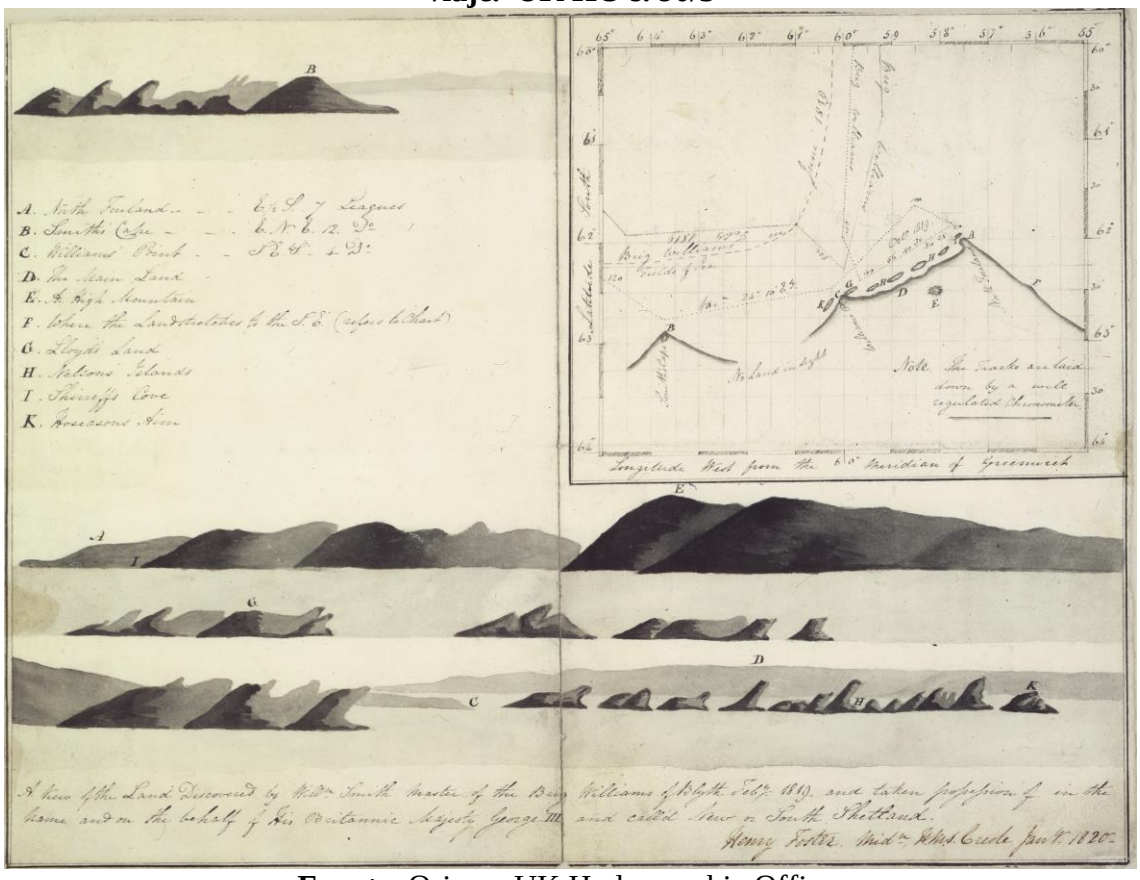
Es el mapa de William Smith, confeccionado a partir de su tercer viaje, el que -junto con una frase del texto de John Mier- creemos que proporciona la clave al enigma:

En este mapa, cuya reproducción se conserva en *United Kingdom Hydrographic Office* (véase la **Fig.3**), se registra la línea de costa recorrida y su perfil es dibujado a

[40] TNA ADM 1/2548.

tinta.[41] Los diez nombres geográficos atribuidos por Smith durante este viaje figuran bajo la forma de diez letras que van de la A a la K, cuya leyenda se sitúa en el margen izquierdo del documento. La ruta del *Williams* está marcada por una línea de puntos. El lugar donde William Smith desembarcó el 16 de octubre de 1819, que marca así este singular acontecimiento del primer paso conocido de un hombre en la Antártida, está indicado en el mapa por la letra I, ubicada en el *Cape North Foreland*. La leyenda de esta carta reserva el sorprendente descubrimiento de que Smith bautizó el lugar donde desembarcó con el nombre de “*SHIREFF COVE*” (Fig.4). Así lo confirma una frase del texto de John Miers -en la que se reproduce el mapa de Smith- que dice: “*The harbour appeared to proceed inland as far as the eye could reach ; and to afford good anchorage. This place, I in the chart, he called Shirreff Cove, in honour of the Commanding Officer in the Pacific.*”

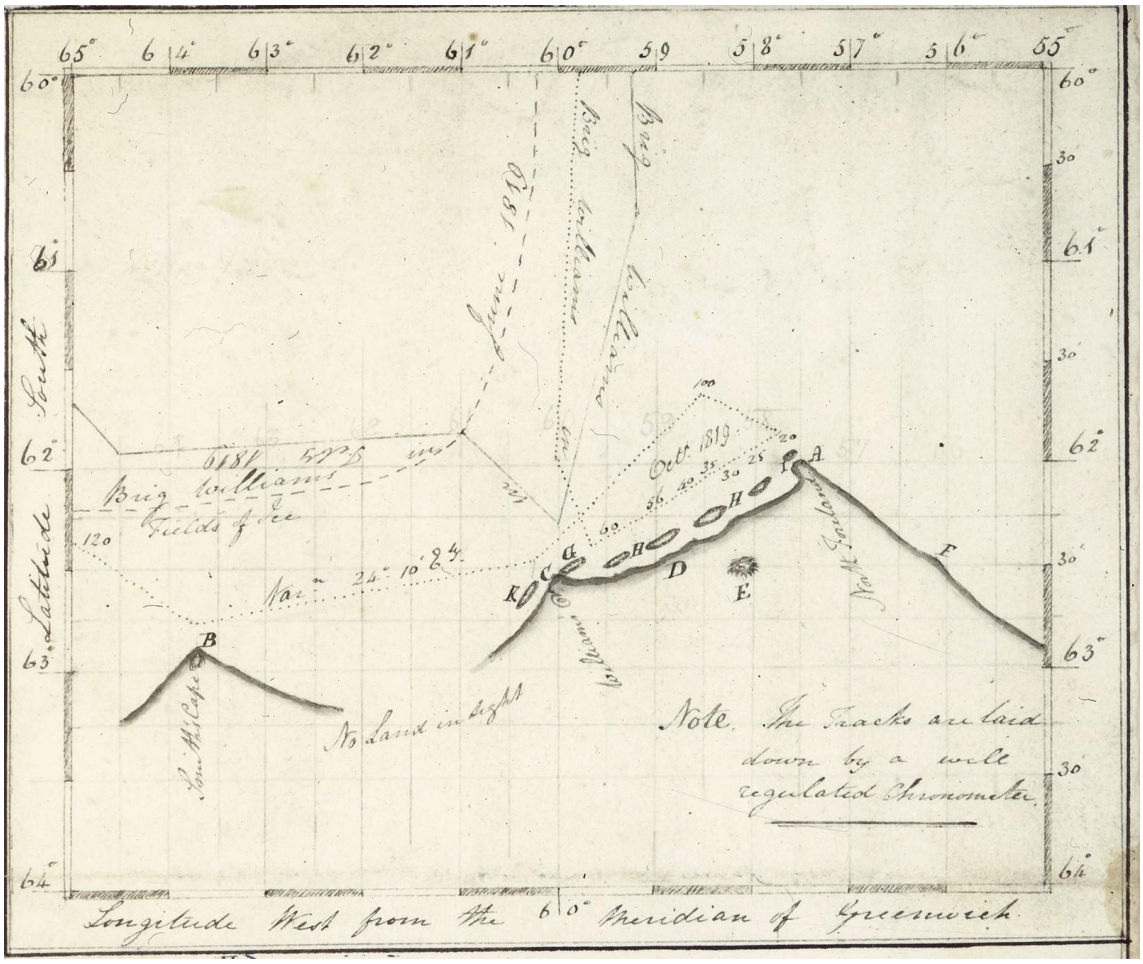
Figura Nº 3: Reproducción del mapa que William Smith dibujó durante su tercer viaje. UK HO s. 90/3

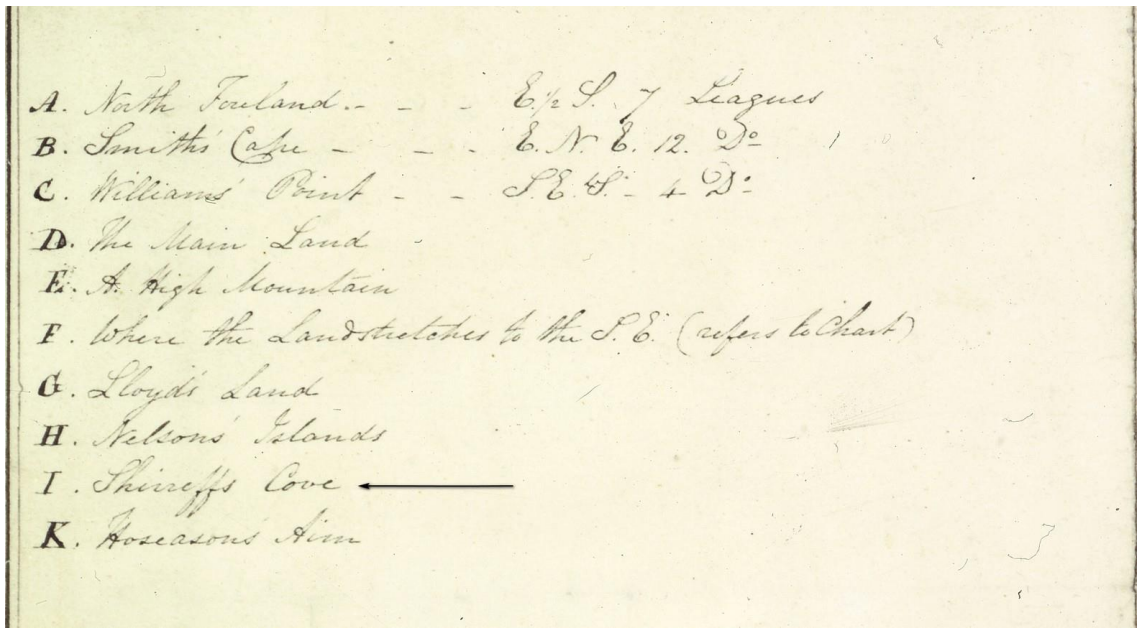


Fuente: Origen: UK Hydrographic Office.

[41] UK HO s. 90/3.

Figura Nº 4: Detalle del mapa del tercer viaje de W. Smith: Arriba, la letra I situada por el lado Oeste del Cape North Foreland. A bajo, el nombre atribuido a la letra I: «Shirreffs Cove».





Fuente: UK Hydrographic Office (www.ukho.gouv.uk).

Para William Smith, las expectativas de su tercer viaje a las Shetland eran muy elevadas. Unos meses antes, cuando informó a William H. Shirreff que había descubierto tierras al sur del Cabo de Hornos a la ocasión de su primer viaje en febrero, no se le había dado credibilidad porque no había sondeado. En su texto, J. Miers afirma inclusive que había sido "ridiculizado". En este tercer viaje, para Smith, probar que había dicho la verdad era probablemente una cuestión de honor. Por lo tanto, podemos pensar que su decisión de denominar la cala en la que desembarcó bajo el nombre de “Shirreff” fue una forma de desagravio.

El problema de esta cuestión toponímica se plantea con el cuarto viaje realizado bajo la autoridad de Edward Bransfield. De hecho, el reflejo de este último fue también el de bautizar con el nombre de su superior el primer cabo que descubrió cuando llegó a las *Shetland* el 16 de enero de 1820. Así se denominó el *Cape Shirreff* en la *isla de Livingston*, junto con el de *Start Point*, que fue el punto de partida de la expedición. Es de esta forma que se generó un "duplicado" toponímico, aunque inicialmente se trataba de una *"Cove"* por un lado y de un *"Cape"* por el otro.

El análisis de los textos y su puesta en relación nos lleva entonces a concluir que Robert Fildes fue víctima de esta confusión toponímica. Sabemos que cuando William Smith conoció a Fildes en enero de 1821 (durante su quinto viaje), le comentó que en la playa donde desembarcó, descubrió los restos de un naufragio. Probablemente precisó que este episodio tuvo lugar en la *"Shirreff Cove"*, pero Smith se refería entonces a la que él mismo había nombrado, y no al "*Cape Shirreff*" denominado por Bransfield. Se trata de un clásico problema de confusión que a menudo plantean los textos de fuentes secundarias: el orador dice una cosa y el receptor entiende otra. De hecho, Robert Fildes asocia el nombre "Shirreff" con el "*Cape*" de la *Livingston Island*, mientras que en la mente de Smith, está asociado a la bahía de *King George Island*, donde desembarcó poco más de un año antes.

Por supuesto, lo anterior sólo puede ser presentado como una hipótesis. Pero en nuestra opinión, es la única forma que permite explicar la incoherencia histórica que hemos expuesto. Esto a su vez también se ve reforzado por el hecho de que en su texto, Fildes describe la *"Sherriffs Cove"[*sic] en la *Livingston Island*. Sin embargo, en 1821, fecha en la que escribió su cuaderno de bitácora, no había ni *"Sherriffs"* ni *"Shirreff"*

"Cove" en *Livingston Island*. Sólo había una *"Cape"* llamado *"Cape Shirreff"* por Edward Bransfield el 16 de enero de 1820, que aparece en el mapa que dibujó durante este viaje[42] y en el mapa del cuaderno de bitácora de C. W. Poynter.[43] En este mapa, la *"Shirreff Cove"* de William Smith ha desaparecido y no volverá a aparecer -que nosotros sepamos- en ninguno de los mapas de las Islas Shetland publicados *a posteri*. Por otra parte, esta *"Sherrifs Cove"* "inventada" por Fildes será retomada por otros autores que le sucederán. Por ejemplo, vemos que aparece en el mapa de George Powell[44] publicado en 1822, y en otros mapas posteriores. Así pues, es de esta manera que la *"Shirreff Cove"* se ha movido en la toponimia de una isla a otra, y aparece hoy día en la cartografía contemporánea de *Livingston Island* mientras ha desaparecido de la de *King George Island.*

La confusión de Robert Fildes tendrá múltiples consecuencias:

- La primera es que ha sido retomada por otros autores, y en particular por James Weddell. Si el relato de Weddell sobre su viaje es sin duda una fuente primaria, su pasaje sobre el descubrimiento de las Shetland del Sur por William Smith y los restos del *San Telmo* está obviamente inspirado en los textos que él ha leído. R. J. Campbell identifica el estilo de John Purdy en el relato de Weddell. Así como por nuestro lado reconocemos el estilo y las palabras de Robert Fildes que creemos que también inspiró su texto. Por ejemplo, Weddell describe la difícil situación de los náufragos tal y como lo testimonian los restos encontrados en la playa de la siguiente manera:

“..the melancholy remnant of some poor fellows misfortune.”

Y anterior a él, Robert Fildes lo describió con estas palabras:

“*…the melancholy reflection that some unfortunate human beings.”*

El giro de la frase y el uso de las mismas palabras que las de Fildes no puede ser una coincidencia. Weddell no copio textualmente su texto, sino que se inspiró evidentemente en él para contar el episodio.

[42] Este mapa titulado “A chart of New or South Shetland » ha sido publicado en 1822, el cual se conserva en el *United Kingdom Hydrographic Office* bajo la signatura UK HO, C74 Gy.
[43] El mapa de Poynter que acompaña el texto de su cuaderno de bitácora sobre el cual aparece el « *Cape Shirreff* » se titula « *Chart of bay south of Cape Shirreff* ».
[44] George Powell (1794-1824) era un navegante británico que participó durante dos temporadas a la caza de lobos marinos en las *Shetland del Sur*, después del descubrimiento de William Smith, entre 1819 y 1822 a bordo del *Eliza* primero y del *Dove* después.

Como ha sucedido a menudo en la sucesión de fuentes -se trataría de una fuente terciaria- se repite el error inicial de la fuente secundaria, la de la ubicación de la "*Shirreff Cove*" en la *Livingston Island* (Weddell habla de *"the principal Island of the Western islands").* Pero lo que complica aún más la tarea del investigador es que algunos detalles no mencionados por Fildes se añaden a su texto. Volveremos sobre este punto.

Por lo tanto, podemos concluir que los restos del *San Telmo* fueron probablemente observados por William Smith durante su primer desembarque, el 16 de octubre de 1819, en una ensenada que él llamó *"Shirreff cove"* cerca del *Cape North Foreland* en *King George Island.* Este cabo situado a 57º 58' de latitud S cierra hacía el Este una bahía llamada hoy día *Venus Bay*. Y por su lado Oeste se encuentra otro cabo llamado *False Round Point* situado a 58º 00' de latitud S. La distancia entre los dos es de poco menos de 9 millas, o unos 16 km. La letra I que Smith dibujó en su mapa aparece en el lado Oeste de *North Foreland*, por lo que se encuentra en *Venus Bay*. Pero como este primer mapa es muy impreciso, y que Smith no da una referencia geográfica clara, es difícil determinar con certeza el lugar preciso del desembarque. Sin embargo, Fildes proporciona la información de que el lugar donde se observaron los restos era "una playa de arena fina” situada en “una bahía en forma de media luna de ¾ de milla de largo llamada la playa de media luna". Si partimos desde la perspectiva de que estos detalles le fueron relatados por Smith, sería posible avanzar algunas hipótesis.[45] En efecto, existen en *Venus Bay* por lo menos tres pequeñas ensenadas de características que podrían encajar con la descripción de Fildes:

- En el lado Este del *Cape North Foreland*, en primer lugar, hay una bahía que ahora se llama *Esmeralda Cove*, en la que hay una playa de arena en forma de media luna muy regular, bordeada por un pequeño acantilado que podría corresponder con esta descripción. Su longitud (800 metros) es inferior a ¾ de milla (1400 metros), pero se extiende hacia el norte por una segunda playa, y entre las dos, alcanzamos la distancia

[45] Esta cuestión es evidentemente importante. ¿Qué parte de esta descripción es la que Smith ha transmitido a Fildes? ¿Qué parte es la que Fildes relata por iniciativa propia sobre la geografía de este lugar? Esta problemática emerge sobre todo teniendo en cuenta que la descripción de John Miers sobre el lugar del desembarco de Smith es distinta: «Sobre el lugar del desembarque, el sitio era estéril, pedregoso, sin piedras de cantos rodados, pero con trozos de pizarra gris azulado, cuya talla variaba de muy grande a muy pequeña, El puerto se prolongaba hacia el interior de las tierras tan lejos como la vista lo permitía y ofreciendo un buen fondeadero.”

indicada por Fildes (Fig.5). Este sitio es -a priori- el más cercano a la marca que Smith dejó en su mapa.

- En el lado Oeste de la *Esmeralda Cove*, hay una segunda pequeña ensenada de 1200 metros de longitud, con una curvatura bastante regular, que también podría coincidir con la descripción.

- Finalmente, al Oeste de *Venus Bay*, se encuentra la cala denominada *Esther Harbour*, que constituye un buen fondeadero, pero que se encuentra a unas 8 millas (alrededor de 15 km) al Oeste del cabo *North Foreland*. Su tamaño es también inferior a ¾ milla, y su costa rocosa es irregular y carece de una playa de arena.[46]

La problemática de las circunstancias del naufragio

Una vez demostrado que los textos de Fildes y Weddell son fuentes secundarias, es interesante considerar lo que dicen sobre las circunstancias del naufragio.

Sobre este punto, Robert Fildes es muy discreto, sólo revela la presencia de un cepo de ancla, unas vergas y otras piezas de aparejo (*stud sail booms and other spars)*. En su libro *"A voyage towards the South pole"*, James Weddell añade que en una playa de “*Smith island*” -como él llamó *Livingston Island*- se encontraron una gran cantidad de huesos de lobos marinos que habrían sido cazados varios años antes. También sugiere que éstos fueron abatidos por náufragos para alimentarse:

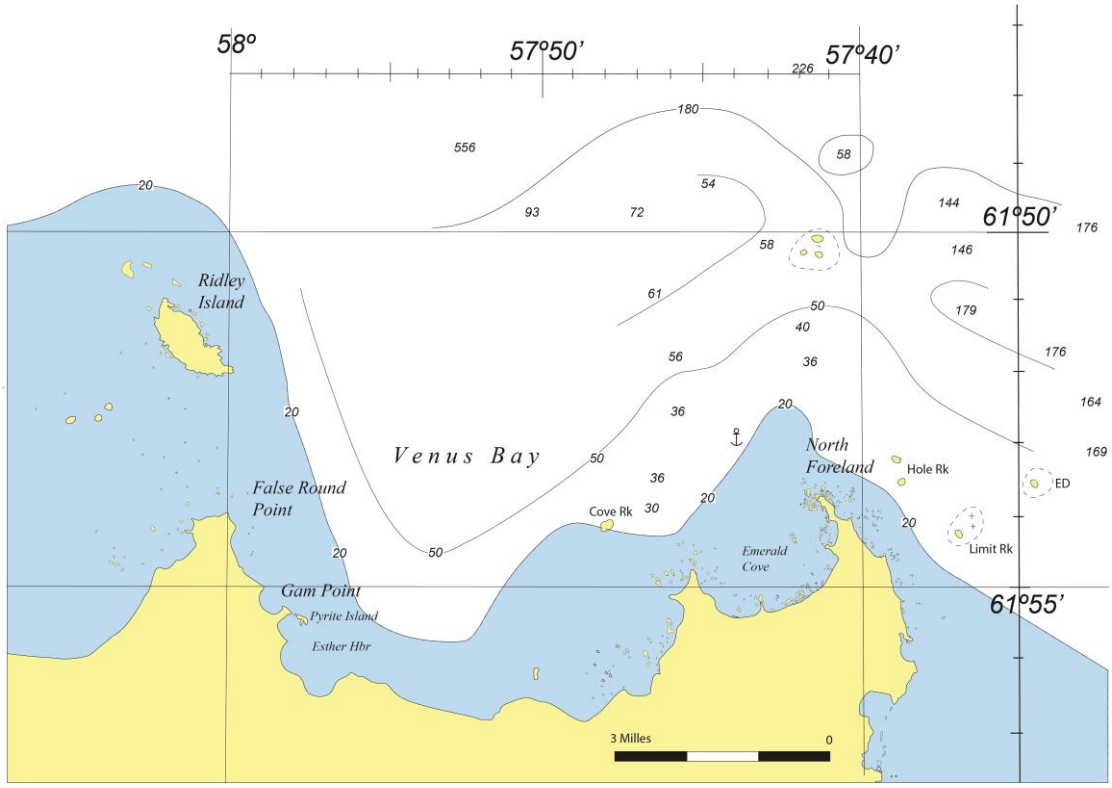
> “*On a beach in the principal island, which I named Smith’s Island, in honor of the discoverer, were found a quantity of seals ‘bones, which appeared to have been killed some years before, probably to sustain the life of some ship-wrecked crew ; suggesting the melancholy reflection that some unfortunate human beings had ended their days on this coast. In the year 1820, the first time these islands were visited for their produce, four ships were totally lost.”*

Este detalle es interesante porque dio lugar a una versión de la historia ampliamente difundida según la cual los sobrevivientes del naufragio del *San Telmo* permanecieron durante un tiempo en un campamento improvisado en tierra,

[46] En su libro *Tras las huellas del San Telmo,* Elena Martín-Cancela indica que *Esther Harbour* es el lugar del desembarco de William Smith a su llegada a las *Shetland del Sur* en el mes de octubre de 1819 (MARTÍN-CANCELA, 2018: 96). Nosotros no conocemos el o los documentos en que se basa esta información.

alimentándose de lobos marinos.[47] Respecto a ello, conviene hacer algunas observaciones:

Figura Nº 5: Carta marina de Venus Bay y de la región del Cape North Foreland



Fuente: Mapa levantado por Arnaud Cazenave en base a imágenes satelitales. La batimetría, en metros, proviene de cartas inglesas y brasileñas.

- La primera es que en ningún punto de su texto Fildes menciona la presencia de huesos de lobos marinos en el momento del desembarque de Smith. Este detalle de la historia fue introducido por primera vez por James Weddell en su libro publicado en 1825, seis años después del naufragio. Por lo tanto, esta información induce a pensar que forma parte de las observaciones realizadas por el propio Weddell en una playa de la *Livingston Island* entre 1822 y 1824, o quizás de que se tratara de un hecho que le fue

[47] Los artículos sobre la historia del *San Telmo* que circulan sobre la WEB mantienen esta versión (ver http://es.wikipedia.org/wiki/San_Telmo_(1788), así como las referencias bibliográficas indicadas en el artículo). E. Martín-Cancela sostiene igualmente esta interpretación.

comunicado por otros navegantes. Hay que destacar que el escribió esta noticia en tercera persona: “*were found a quantity of seals ‘bones »* y no, « *I found*”.

- En segundo lugar, en ningún momento Weddell afirma que los huesos que menciona hayan sido descubiertos en una playa del *Cape Shirreff,* ya que en su texto habla de *Livingston Island* en general. Tampoco sugiere que estos huesos estuvieran vinculados a las víctimas del naufragio del *San Telmo*. Se refiere simplemente a los numerosos naufragios que se produjeron en estas islas, especialmente en 1820 con la primera temporada de caza de lobos marinos, durante la cual se hundieron al menos cuatro barcos. Así pues, es comprensible que Weddell se refiriera a los lobos marinos sacrificados "para permitir la supervivencia de alguna tripulación naufragada" en general y no a la del *San Telmo* en particular.

En resumen, James Weddell realizó sus observaciones:

- al menos tres años después del naufragio del *San Telmo* entre 1822 y 1824,

- en un lugar donde decenas de miles de lobos marinos fueron sacrificados y despellejados a partir 1820,

- en una isla donde Smith nunca desembarcó, por lo menos hasta su quinto viaje,

- y sin precisar en ningún momento que los huesos observados fuesen ligados al naufragio del *San Telmo*.

Conclusión

Los resultados del trabajo de investigación que sintetiza este artículo nos permite considerar el naufragio del *San Telmo* de una forma que rompe con las conclusiones a las que llevan la lectura de las fuentes sin un examen crítico. No tan sólo en términos de ubicación, sino también sobre las circunstancias del naufragio, que hasta ahora habían sido generalmente aceptadas. En resumen, debemos tener en cuenta los siguientes puntos:

1- La confusión toponímica generada por las fuentes secundarias en torno a la ubicación geográfica de *Shirreff Cove* llevó a la creencia de que los vestigios del *San Telmo* fueron descubiertos por William Smith en *Livingston Island*, mientras que el análisis de los textos concluye:

a) que William Smith nunca había desembarcado allí durante sus cuatro primeros viajes.

b) y que el único lugar donde pudo observar dichos vestigios era en una cala próxima al *Cape North Foreland* de *King George island* que Smith nombró precisamente “*Shirreff Cove”.*

2- Tal como lo hemos visto en el capítulo dedicado al relato de James Weddell, la interpretación sobre la información que él aporta según la cual algunos supervivientes del *San Telmo* organizaron un campamento en tierra, y sobrevivieron alimentándose de lobos marinos, carece de peso científico.

Así pues, estas conclusiones nos obligan a considerar el episodio del naufragio del *San Telmo* con extrema cautela:

- En primer lugar, es importante subrayar la escasez y la naturaleza de los vestigios encontrados en la playa: un cepo de ancla, unas vergas y otras piezas de aparejo. Es decir, se trata de muy pocos elementos teniendo en cuenta que el *San Telmo* era una verdadera “ciudad flotante”. Por ello, podemos plantear varias hipótesis:

1- Una primera, que no podemos descartar, es aquella en la que el barco no habría naufragado en las islas Shetland del Sur. En efecto, la naturaleza de los restos mencionados no permite probar la presencia de un naufragio. Respecto al cepo de ancla que Fildes menciona, debemos saber que era común perderlo en aquella época. Los otros vestigios son elementos de aparejo que tampoco proporcionan pruebas de un naufragio, contrariamente a lo que se podría deducir en el caso de observar fragmentos de la estructura del barco, o si su contenido se hubiese dispersado a lo largo de la costa. Bajo esta hipótesis, el navío dañado por la tormenta podría haber llegado cerca de las costas del archipiélago, haber fondeado, haber perdido su cepo y algunas piezas de su aparejo, y zarpar más tarde. En este caso, el *San Telmo* podría haber naufragado *a posteriori,* en cualquier parte del mar de Drake, por ejemplo.

2- Si consideramos la hipótesis de un naufragio en la región del *Cabo North Foreland*, nos parece importante tener en cuenta los siguientes puntos:

- Los escasos vestigios encontrados por Smith en la playa en la que desembarcó nos lleva a considerar dos casos posibles: el primero sería el de un naufragio que podría haberse producido en un sitio alejado de la costa. En este caso los restos del navío se

habrían podido dispersar en una zona muy extensa y llegar a aquella playa solo algunos elementos arrastrados por las corrientes. El segundo caso sería que el barco se hubiera ido al fondo sin que su casco se hubiese abierto inmediatamente. En los años que llevamos investigando naufragios, nos hemos encontrado más de una vez con esta configuración: es el caso de un barco que se va a pique debido a una vía de agua causada por la colisión puntual con un arrecife o a veces por el mal estado de su casco, el cual no se abre inmediatamente. En este caso, la carga puede permanecer en su interior durante varios días después de hundirse, incluso a veces varias semanas, antes de ser liberada y esparcida a lo largo de la costa. Una situación de este tipo, podría explicar los escasos remanentes del barco llegados a la playa donde desembarcó Smith. En este caso, la carga del barco habría podido ser liberada y desparramarse *a posteriori*.

- El segundo punto esencial que debe tenerse en cuenta es la cuestión de la ubicación de la línea de glaciación del mar en el momento del naufragio. De hecho, la distancia de la costa a la que podría haber naufragado el *San Telmo* depende en gran medida de este factor. Sin embargo, esta estimación es difícil porque, como cualquier fenómeno dependiente de las condiciones climáticas, pueden producirse variaciones significativas de un año a otro. No obstante, las observaciones satelitales de esta región del mundo permiten hoy día registrar sus parámetros climáticos y marcar algunas pautas.[48]

El *San Telmo* se perdió frente al *Cabo de Hornos* el 2 de septiembre, por lo que es probable que cuatro o cinco días después hubiera podido llegar a las islas Shetland del Sur[49], es decir el seis o siete de septiembre. En esta zona, el mes de septiembre es un período de transición en el cual el mar que se ha congelado durante el invierno[50] se descongela gradualmente para volver a un estado líquido en un lapso de tiempo relativamente corto. Cuando las condiciones climáticas son particularmente adversas, la línea de glaciación puede permanecer alejada de la costa hasta tarde en la primavera. Es

[48] Hemos seguido a diario los parámetros climáticos de los últimos años en las Shetland del Sur. Estas estadísticas se revelan útiles para el análisis de diferentes escenarios de naufragio. Sin embargo, cabe señalar que las temperaturas registradas tanto del agua como del aire son sin duda sensiblemente más elevadas hoy día que hace 200 años.

[49] La distancia entre el Cabo de Horno y las islas Shetland del Sur es de un poco menos de 450 millas náuticas.

[50] En general, en las Shetland del Sur, el mar se congela a partir del mes de abril/mayo, y a veces en extensiones considerables.

el caso de la primavera de 1822, por ejemplo, ya que la lectura del *Voyage towards the South Pole* de J. Weddell nos muestra que en noviembre, la línea de glaciación aún estaba muy lejos del archipiélago.[51] Sin embargo, sabemos que estas condiciones climáticas anormalmente frías no prevalecían en 1819, ya que William Smith no las mencionó en su cuaderno de bitácora, y que logró desembarcar el 16 de octubre, sin dificultad, en *King George Island*. Así pues, aun suponiendo que este año fuera climáticamente normal, a principios del mes de septiembre, el mar de la vertiente septentrional de las islas Shetland del Sur probablemente debía estar aún bastante congelado. En cualquier caso, esto es lo que tienden a mostrar todas las observaciones de la temperatura del agua, en los últimos años. Por lo tanto, es poco probable que el *San Telmo* pudiera alcanzar la costa en el momento de su naufragio, el cual pudo haberse producido a varias millas frente a *Venus Bay* a causa del hielo.

Está fuera del marco de este artículo realizar un estudio climático y geofísico de las islas Shetland del Sur para determinar una posible zona de naufragio. Tan solo cabe señalar que, independientemente de la línea de glaciación, y aunque el navío haya podido acercarse a la costa, debido a sus grandes dimensiones, resultaría difícil que hubiera naufragado por menos de 15 o 20 metros de profundidad sin que William Smith hubiera visto testimonios del pecio un mes y medio después.[52] Considerando lo anterior, hay que precisar que la pendiente de los fondos en el lado norte del archipiélago es generalmente baja. En el lado del *Cape North Foreland* y de *Venus Bay*, la isóbata de 20 metros se encuentra frecuentemente a una distancia superior a 3 millas de la costa.

Por último, este estudio pone de relieve todas las dificultades que se encuentran tomando fuentes secundarias como única base para una investigación. De forma clásica ellas distorsionan y transforman la realidad del hecho histórico. En el caso del naufragio del *San Telmo*, la confusión toponímica de Fildes, más allá de repetirse en las fuentes sucesivas, se reflejará también en la cartografía: Después de la aparición de una “*Shirreff Cove”* en el *Cape Shirreff*, a su vez, con el tiempo, veremos figurar topónimos

[51] El 15 de noviembre, Weddell escribe: “*Our latitude was now 61° 2r, and longitude by chronometers 64° 15'; hence, the outer edge of the ice was ninety-five miles from the land*. » (WEDDELL, 1825: 114-115).

[52] Los mástiles tenían varias decenas de metros de altura, la manga era de casi 15 metros y, la suma del puntal y de las obras superiores también llegaba a cerca de 15 metros.

en los mapas que recuerdan al buque y a su tripulación. Es el caso de *"Telmo island"* que designará el islote situado al Oeste del *Cape Shirreff*. También veremos emerger en la toponimia local una playa denominada *Media Luna* así como los nombres de *Porlier* y *Toledo*. Así pues, desde entonces, están reunidos todos los elementos para alimentar la leyenda del naufragio del *San Telmo*.

Finalmente, este artículo no puede ser completado sin un pensamiento y una palabra para los náufragos en este aniversario del bicentenario de la desaparición del navío. Su trágico destino está en la mente de todos aquellos que se han volcado en esta fascinante historia que se inscribe en la línea de los grandes naufragios de la historia naval. Y su sacrificio se suma al de todos aquéllos, numerosos, que han contribuido a escribir la historia de esta gran nación marítima que es España.

Agradecimientos

Este estudio ha contado con la apreciable ayuda de varias personas a las cuales quiero expresar mi gratitud: la Dra. Ana Crespo Solana (CSIC), Maite Segura García, Cayetano Hormaechea, Pilar del Campo (MNM).

Abreviaciones

TNA: *The National Archives* (Reino Unido). Ex-*Public Record Office* (PRO).
UK HO: *United Kingdom Hydrographic Office*, Taunton
SPRI: *Scott Polar Research Institute*, Cambridge
AGMAB: *Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán*
MNM: *Museo Naval de Madrid*

Bibliografía

ANÓNIMO, (1820). *Literary Gazette and Journal of Belles Lettres*, 14 de octubre de 1820, Londres: Colburn.

BATESTTI, M., (2004). *Trafalgar, les aléas de la stratégie navale de Napoléon*, Paris: Económica.

BARRA, O. P. de la., (1992). “El misterio del San Telmo”. *Boletín Antártico Chileno*, v. 11, abril, pp.2-5.

BOUDRIOT, J., (1977). *Le Vaisseau de 74 canons. Traité pratique d’Art Naval*, Paris: Quatre Seigneurs.

CAMPBELL, R. J. (Ed.), (2000). *The discovery of the South Shetland Islands: the voyages of the brig Williams 1819–1820 as recorded in contemporary documents and the journal of Midshipman C.W. Poynter*, London: The Hakluyt Society.

CAMPBELL, R. J., (1998). “Voyage of Edward Bransfield in the hired brig *Williams*,1819–1820: the journal of Midshipman C.W. Poynter, Royal Navy”. *Polar Record*, 34 (188), pp. 60–61.

FILDES, R., (1821). “Journal of a voyage in the brig Cora of Liverpool Bound to New South Shetland Islands, 1820-1821”. En *Public Records Office Series*: *Adm. 55, Admiralty and Secretariat, piece 143* (pp. 1–41). Cambridge: Biblioteca del Instituto Scott de Investigación Polar.

GOULD, R. T., (1941). ‘The chartering of the South Shetland, 1819-28’. *The Mariner’s Mirror*, 27, pp. 206-242.

HAMISH IAIN STEWART, M. A., (2014). “New Antecedents on the Discovery of the South Shetland Islands: the Journal of Midshipman Charles W. Poynter, 1819-1820”. *Revista Estudios Emisféricos y Polares*, 2 (5), pp. 132-139.

HATTERSLEY-SMITH, G., (1991). *The History of Place-names in the British Antarctic Territory*, Cambridge: British Antarctic Survey.

JONES, A. G. E., (1975). “Captain William Smith and the Discovery of New South Shetland”. *The Geographical Journal*, 3 (141), pp. 445-461.

JONES, A. G. E., (1975). “Captain Robert Fildes in the New South Shetland”. *Notes and queries*, pp.70-75.

JONES, A. G. E., (1985). “British Sealing on New South Shetland 1819-1826: Part I”. *Australian Association for Maritime History*, 1 (7), 9-22.

JONES, A. G. E., (1996). *Charles Wittit Poynter and his journal of the voyage of the `Williams' 1819-1820*, Nouvelle-Zélande: Alexander Turnbull Library.

JUAN-GARCÍA AGUADO, J. Mª de, (1998). *José Romero Fernández de Landa. Un Ingeniero de Marina en el siglo XVIII*, A Coruña: Universidad de A Coruña.

MARTÍN BUENO, M., (1993). *Informe sobre las actividades científicas de España en la Antártida durante la campaña 1993-94*, Madrid: Dirección General de Enseñanza Superior e Investigación Científica.

MARTÍN BUENO, M., (1997). “Arqueología antártica: el Proyecto San Telmo y el descubrimiento de la Terra Australis Antarctica”. En J. CACHO y D. SERRAT (Comps.), *V Simposio de Estudios Antárticos* (pp. 421-429). Madrid: Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología.

MARTÍN-CANCELA, E., (2018). *Tras las huellas del San Telmo. Contexto, historia y arqueología en la Antártida*, Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza.

MIERS, J., (1820). “Account of the Discovery of New South Shetland, with observations on its importance in a Geographical, Commercial, and Political point of view: with two plates”. *Edinburgh Philosophical Journal*, 21, pp. 367-380.

NORIE, J. W., (1825). *Piloting Directions for the East and West Coast of South America from the River Plate to Panama etc., also for the South Shetland, Falkland, Galapagos, and other islands etc*., London: Ed. Dennett, p. 10-11.

POYNTER, Ch., (1819-1820). Midshipman Charles Poynter’s manuscript journal of the fourth voyage (1819-1820), under the command of Edwards Bransfield: “*His Majesty Hired Brig Williams on discovery towards the South Pole*”, Manuscript MSX-4088, *Alexander Turnbull Library, National Library of New Zealand, Te Puna Mátauranga*.

PURDY, J., (1822). *Memoir descriptive and Explanatory, to accompany the New Chart of the Ethiopic or Southern Atlantic Ocean etc*., London: R.H. Laurie.

SHIRREFF, W., (1819). "*Extract from the William’s Log Book from Buenos Ayres to Valparayso beginning February 19th 1819*.” Texto manuscrito fechado en Valparaíso a 19 de dec. 1819 y Panamá 16 de febr. 1820. Sello de recepción con fecha 17 de mayo de 1820.

SMITH, W., (1950). ‘Memorial’, *Polar Record*, 5, pp. 565-575.

WEDDELL, J., (1825). *A voyage towards the South Pole performed in the years 1822-24*, London: Longman, Rees, Orme, Brown & Green.

YOUNG, A., (1821). “Notice of the voyage of Edward Barnfield [sic], Master of his Majesty’s Ship Andromache, to New South Shetland”. *Edinburgh Philosophical Journal*, vol.5, pp. 218.

ZAMORA y CORONADO, J. M., (1844-1846). *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético*, Madrid: Alegría y Charlain.