

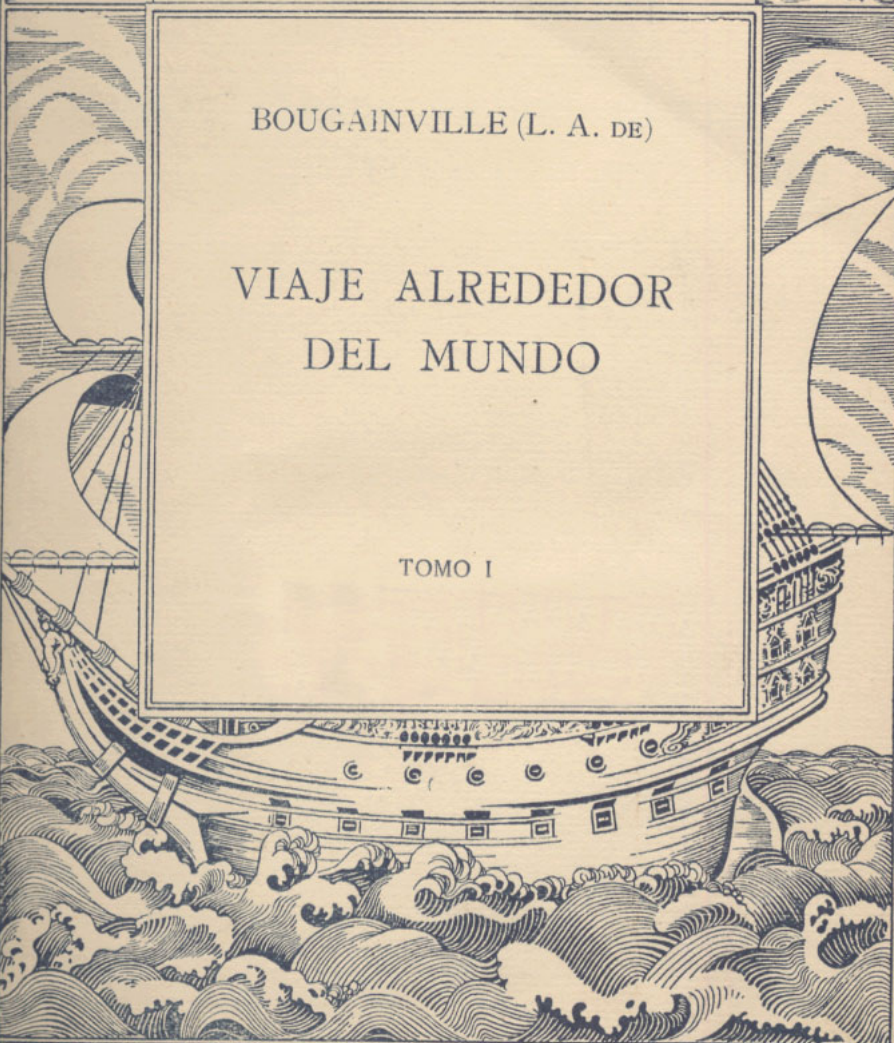


VIAJES CLASICOS

BOUGAINVILLE (L. A. DE)

VIAJE ALREDEDOR
DEL MUNDO

TOMO I



2 tom.

17-

F. S. S. 2

VIAJE ALREDEDOR DEL MUNDO
TOMO I

L. A. DE BOUGAINVILLE

V I A J E
ALREDEDOR
DEL MUNDO

POR LA FRAGATA DEL REY

LA "BOUDEUSE"
Y LA FUSTA LA "ESTRELLA"

EN 1767, 1768 Y 1769

TOMO I

TRADUCIDO DEL FRANCÉS POR
JOSEFINA GALLEGO DE DANTÍN

MADRID
CALPE

ÍNDICE DE MATERIAS

contenidas en el primer volumen

	Páginas.
DEDICATORIA.....	1
DISCURSO PRELIMINAR.....	3

CAPÍTULO PRIMERO

<i>Partida de Nantes de la Boudeuse. — Escala en Brest. — Derrotero de Brest a Montevideo. — Unión con las fragatas españolas para la entrega de las islas Malvinas.</i>	21
--	----

Objeto del viaje. — Partida de Nantes. — Racha de viento. — Escala en Brest. — Partida de Brest. — Descripción de las Salvajes. — Error en la estima del derrotero. — Posición rectificada de las Salvajes. — Observaciones náuticas. — Paso de la línea. — Observaciones sobre la variación. — Causas de las diferencias que se observan en la travesía al Brasil. — Observaciones sobre las corrientes. — Entrada en el río de la Plata. — Fondeo en Montevideo. — Ruta por tierra de Buenos Aires a Montevideo.

CAPÍTULO II

<i>Detalles de los establecimientos de los españoles en el río de la Plata.....</i>	39
---	----

Se está en un error acerca de las fuentes de este río. — Fuentes de la Plata. — Fecha y resumen histórico de los

primeros establecimientos de los españoles. — Situación de la ciudad de Buenos Aires. — Su población. — Esta ciudad carece de puerto. — Establecimientos religiosos. — Cofradías y procesiones de negros. — Afueras de Buenos Aires. Sus producciones. — Abundancia de animales. — Escasez de bosques. — Medios de remediarlo. — Detalles acerca de los americanos de esta región. — Raza de bandidos establecida al Norte del río. — Extensión del gobierno de la Plata. — Comercio de esta provincia. — Colonia del Santo Sacramento. — Detalles sobre la ciudad de Montevideo. — Sobre el anclado en esta bahía. — La escala es excelente para las tripulaciones.

CAPÍTULO III

Partida de Montevideo. — Navegación hasta las islas Malvinas. — Su entrega a los españoles. — Detalles históricos sobre estas islas...... 55

Partida de Montevideo. — Racha de viento sufrida en el río. — Derrotero de Montevideo a las islas Malvinas. — Falta cometida en la dirección de este derrotero. — Peligro que corrimos. — Toma de posesión de nuestro establecimiento de las Malvinas por los españoles. — Detalles históricos sobre estas islas. — Américo Vespucio hace su descubrimiento. — Tras él, navegantes ingleses y franceses las visitan. — Los franceses toman la resolución de establecerse. — Primer establecimiento en estas islas. — Detalles de la manera como se hizo. — Primer año. — Segundo año. — Primer viaje al estrecho de Magallanes. — Tercera expedición a las islas Malvinas. — Segundo viaje al estrecho de Magallanes. — Hostilidades con los peche-rais. — Alianzas con los patagones. — Embarazo en que se encuentran los franceses. — Descripción de los patagones. — Los ingleses llegan a otra parte de las islas Malvinas.

CAPÍTULO IV

Detalles sobre la historia natural de las islas Malvinas... 77

Aspecto que presentan. — Su posición geográfica. — Puertos. — Mareas. — Vientos. — Aguas. — Suelo. — Turba y sus cualidades. — Plantas. — Gomero resinoso. — Planta propia para hacer cerveza. — Frutos. — Flores. — Plantas marinas. — Conchas. — Animales. — No hay más que un solo cuadrúpedo. — Aves palmípedas. — Son numerosas. — Aves de pies no palmeados. — Anfibios. — Peces. — Crustáceos.

CAPÍTULO V

Navegación de las islas Malvinas a Río Janeiro. — Reunión de la Boudeuse con la Estrella. — Hostilidades de los portugueses contra los españoles. — Estado de las rentas que el Rey de Portugal obtiene de Río Janeiro..... 101

Partida de las Malvinas para Río Janeiro. — Entrada en Río Janeiro. — Discusión con ocasión de las salvas. — Reunión con la fusta la *Estrella*. — Dificultades que padece un navío español por parte del Virrey. — Socorros que damos a los españoles. — Visita del Virrey a bordo de la fragata. — Hostilidades de los portugueses contra los españoles. — Mal proceder del Virrey con nosotros. — Nos determina a partir de Río Janeiro. — Detalles sobre las riquezas de esta plaza. — Reglamentos para la explotación de las minas. — Minas de diamantes. — Precauciones contra el contrabando. — Minas de oro. — Rentas que el Rey de Portugal obtiene de Río Janeiro.

CAPÍTULO VI

Partida de Río Janeiro. — Segundo viaje a Montevideo. Averías que recibe la Estrella..... 115

Partida de Río Janeiro. — Eclipse de Sol. — Entrada en el río de la Plata. — Segunda escala en Montevideo. —

Noticias que sabemos. — Averías que recibe la *Estrella*. Es preciso hacerla subir a la ensenada de Baragán. — Detalles de la navegación de Montevideo a la ensenada de Baragán. — Reparamos a la *Estrella* en ésta. — Detalles de aquel especie de puerto. — Partida de varios navíos para Europa. — Llegada de algunos otros.

CAPÍTULO VII

Detalles acerca de las misiones de Paraguay y la expulsión de los jesuitas de esta provincia..... 127

Fecha del establecimiento de las misiones. — Condiciones estipuladas entre la Corte de España y los jesuitas. — Celo y éxito de los misioneros. — Rebeliones de los indios contra los españoles. — Causa de su descontento. — Toman las armas y son vencidos. — Motines apaciguados. — Los indios parecen disgustados de la administración de los jesuitas. — Gobierno de las misiones mostrado en perspectiva. — Detalles interiores de la administración. — Consecuencias que se sacan. — Expulsión de los jesuitas de la provincia de la Plata. — Medidas tomadas con este objeto por la Corte de España. — Medidas tomadas por el gobernador general. — El secreto es al momento divulgado por un accidente imprevisto. — Conducta del gobernador general. — Los jesuitas son detenidos en todas las ciudades españolas. — Llegada a Buenos Aires de los caciques y de los corregidores de las misiones. — Aparecen públicamente ante el gobernador general. — Cuál era la extensión de las misiones. — Detalles sobre la entrada del gobernador general en las misiones. — Relación de este acontecimiento publicada en Buenos Aires.

CAPÍTULO VIII

Partida de Montevideo. — Navegación hasta el cabo de las Vírgenes. — Entrada en el estrecho. — Entrevista con

los patagones. — Navegación hasta la isla de Santa Isabel...... 147

La *Estrella* parte de la ensenada para Montevideo. — Peligro de esta navegación. — Pérdida de tres hombres. — Preparativos de la partida. — Estado de las tripulaciones al partir de Montevideo. — Partida de Montevideo. — Posición de esta ciudad determinada astronómicamente. — Sondeos y navegación hasta el estrecho de Magallanes. — Vigía no señalada en las Cartas. — Vista del cabo de las Vírgenes. — Su posición. — Discusión sobre esta posición dada al cabo de las Vírgenes. — Digresión sobre los instrumentos propios para observar en el mar la longitud. — Dificultades sufridas antes de entrar en el estrecho. — Nota sobre la cualidad del fondo a la entrada del estrecho. — Notas náuticas sobre esta entrada. — Descripción del cabo de Orange; su bajo. — Fondeo en la bahía de Posesión. — Paso de la primera gola. — Vista de los patagones. — Americanos de la tierra del Fuego. — Fondeo en la bahía Boucault. — Entrevista con los patagones. — Descripción de estos americanos. — Calidad del suelo de esta parte de América. — Notas sobre las mareas. — Segundo fondeo en la bahía Boucault. — Observaciones de longitud. — Pérdida de un ancla. — Paso de la segunda gola. — Fondeo cerca de la isla Santa Isabel. — Descripción de esta isla.

CAPÍTULO IX

Navegación desde la isla Santa Isabel hasta la salida del estrecho de Magallanes. — Detalles náuticos acerca de esta navegación..... 175

Dificultades del paso a longo de la isla Santa Isabel. — Mal tiempo; noche fastidiosa. — Fondeo en la bahía Duclos. — Descripción de esta bahía. — Nueva observación sobre las mareas. — Descripción de un cabo singu-

lar. — Descripción del cabo Forward. — Fondeo en la bahía francesa. — Consejo sobre este fondeo. — Fondeo en la bahía Bougainville. — Escala en esta bahía para tomar agua y leña. — Observaciones astronómicas y meteorológicas. — Descripción de esta parte del estrecho. — Reconocimiento hecho de varios puertos de las tierras del Fuego. — Encuentro de salvajes. — Bahía y puerto de Beaubassin; su descripción. — Bahía de la Cormorandière. — Bahía y puerto de la Cascada. — Descripción del país. — Utilidad de los tres puertos descritos anteriormente. — Partida de la bahía de Bougainville. — Fondeo en la bahía Fortescu. — Detalles de las contrariedades que sufrimos. — Rastros encontrados del paso de los Ingleses. — Observaciones astronómicas y náuticas. — Encuentro y descripción de los pecherais. — Accidente funesto que sobrevino a uno de ellos. Continuación del mal tiempo. — Peligro que corre la fragata. — Huracán violento. — Aserción discutida sobre el canal de la Sainte-Barbe. — Utilidad que se obtiene del conocimiento de este canal. — Fortísima racha de viento. Salida de la bahía Fortescu. — Descripción del estrecho desde el cabo Galante hasta su desembocadura. — Noche crítica. — Salida del estrecho; descripción de esta parte. — Punto de partida del estrecho de Magallanes. — Observaciones generales sobre esta navegación. — Conclusiones.

CAPÍTULO IX
FIN DEL ÍNDICE DEL TOMO I

Luis Antonio de Bougainville, el famoso navegante francés, nació en París (11 de noviembre de 1729) y murió en la misma capital (31 de agosto de 1811).

En 1752 publicó un Tratado de cálculo integral (1); fué más tarde secretario de embajada en Londres y miembro de la Royal Society (1754); capitán de dragones y ayudante de Montcalm, en el Canadá (1756-1759); guerreó, finalmente, en las orillas del Rin (1761-1763) con ocasión de la guerra de los Siete Años.

Tras azares tantos de su vida diplomática y guerrera, fué nombrado capitán de fragata (1763) y encargado por el Rey Luis XV de devolver a los españoles las islas Malvinas o Maluinas, en que él mismo, años antes, había establecido una colonia. Concertóse, para gloria de la empresa, un viaje alrededor del mundo. Acompañado de astrónomos, de naturalistas y de dibujantes se embarcó en la Boudeuse y la Estrella, y tras haber entregado las Malvinas a los españoles, atravesó el estrecho de Magallanes, arribó al archipiélago de Tuamotu, fondeó en Taiti, cuyas humanas costumbres le inspiraron las más bellas páginas de su obra inmortal; descubrió la mayor parte de las islas Samoa, por él llamadas de los Navegantes; dió en las islas del Espíritu Santo (hoy Nuevas Hébridas), que había descubierto nuestro Quirós; pasó por la Luisiada, las Salomón, las Molucas, el Cabo, y volvió a Francia, después de dos años de navegación. Se le deben firmes progresos en el conocimiento del Pacífico y de las islas de Oceanía, datos de vivo interés acerca de las costumbres de todos los pueblos que visitó y el encanto perdurable de un estilo con que esculpe en sus páginas definitivas y maravillosas. El relato de este viaje de circunnavegación, Voyage autour du monde (Paris, 1771-1772, 2 vols.), con sus grabados originales, es el que aquí se ofrece traducido en lengua castellana.

(1) A que alude en el Discurso preliminar de su *Viaje*.

Proyectó más tarde un viaje al Polo Norte, sin que llegara a realizarse, y en 1792, en los días tormentosos de la Revolución, pudo escapar y retirarse a sus posesiones de Normandía. En tiempos de Napoleón I fué nombrado senador, conde del Imperio y miembro de la Legión de Honor, dejando a su muerte tres hijos, que sirvieron en el ejército francés.

Su viaje alrededor del mundo inauguró en Francia la nueva era de los viajes, no ya de exploración y descubrimiento, sino de científico conocimiento de la Tierra, preparando el camino a los La Pérouse y Dumont d'Urville.

AL REY

SEÑOR:

EL viaje de que voy a rendir cuenta es el primero de esta especie emprendido por los franceses y llevado a cabo por los navios de VUESTRA MAJESTAD. El mundo entero le debía ya el reconocimiento de la figura de la Tierra. Aquellos de vuestros súbditos a quienes este importante descubrimiento fué confiado, elegidos entre los más ilustres sabios franceses, determinaron las dimensiones del Globo.

La América, es verdad, descubierta y conquistada, el camino por mar allanado a las Indias y a las Molucas, son prodigios de valor y de éxito que pertenecen sin disputa a los españoles y a los portugueses. El intrépido Magallanes, bajo los auspicios de un Rey que conocía a los hombres, escapó a la desgracia, tan ordinaria a sus semejantes, de pasar por un visionario; abrió la barrera, franqueó los pasos difíciles y, a pesar de la suerte que le privó del placer de volver su barco a Sevilla, de donde había partido, nada pudo privarle de la gloria de haber sido el primero que dió la vuelta al Globo. Animados por su ejemplo, navegantes ingleses y holandeses hallaron nuevas tierras

y enriquecieron la Europa ilustrándola. Pero esta especie de primacía y de mayorazgo en materia de descubrimientos no impide a los navegantes franceses reivindicar con justicia una parte de la gloria, unida a estas brillantes, pero penosas empresas. Varias regiones de América han sido descubiertas por súbditos valerosos de los Reyes vuestros antecesores. Gonneville, nacido en Dieppe, ha sido el primero que haya abordado a las tierras australes. Diferentes causas interiores y exteriores han parecido después suspender en este respecto el gusto y la actividad de la nación.

VUESTRA MAJESTAD ha querido aprovecharse de la tranquilidad de la paz para procurar a la Geografía conocimientos útiles a la Humanidad.

Bajo vuestros auspicios, SEÑOR, hemos comenzado; pruebas de todo género nos esperaban a cada paso; la paciencia y el celo no nos han faltado. Me atrevo a presentar a VUESTRA MAJESTAD la historia de nuestros esfuerzos; vuestra aprobación será su éxito.

Soy, con el más profundo respeto, de VUESTRA MAJESTAD, SEÑOR, el muy humilde y muy sumiso servidor y súbdito

DE BOUGAINVILLE.

DISCURSO PRELIMINAR

HE pensado que sería muy a propósito ofrecer a la cabeza de este relato la enumeración de todos los viajes realizados alrededor del mundo y de los diferentes descubrimientos hechos hasta hoy en el mar del Sur o Pacífico.

Primer viaje alrededor del mundo.— En 1519, Fernando de Magallanes, portugués, mandando cinco navíos españoles, partió de Sevilla, encontró el estrecho que lleva su nombre, por el que entró en el mar Pacífico, donde descubrió dos pequeñas islas desiertas al Sur de la línea, después las islas de los Ladrones (1) y finalmente las Filipinas. Su navío, llamado la *Victoria*, vuelto a España, el único de los cinco, por el cabo de Buena Esperanza, fué izado a tierra en Sevilla, como un monumento de esta expedición, acaso la más atrevida que los hombres hubiesen intentado. Así fué demostrada físicamente por primera vez la esfericidad y la extensión de la circunferencia de la Tierra.

Segundo viaje.— Drack, inglés, partió de Plymouth con cinco navíos el 15 de septiembre de 1577, y volvió con uno solo el 3 de noviembre de 1580. Fué el

(1) Hoy islas Marianas. (*N. de la T.*)

segundo que dió la vuelta al Globo. La Reina Isabel comió a su bordo, y su navío, llamado el *Pelicano*, fué cuidadosamente conservado en Deptfort, en una dársena, con una inscripción honorífica en el palo mayor. Los descubrimientos atribuidos a Drack son muy inciertos. Se señala en las cartas en el mar del Sur una costa bajo el círculo polar, más algunas islas al Norte de la línea, y, también al Norte, la Nueva Albión.

Tercer viaje.— El caballero Thomas Cavendish, inglés, partió de Plymouth el 21 de julio de 1586 con tres navíos y volvió con dos el 9 de septiembre de 1588. Este viaje, el tercero hecho alrededor del mundo, no produjo ningún descubrimiento.

Cuarto viaje.— Olivier de Noort, holandés, salió de Rotterdam el 2 de julio de 1598 con cuatro navíos, pasó el estrecho de Magallanes, singló a lo largo de las costas occidentales de América, de donde fué a las islas de los Ladrones, a las Filipinas, a las Molucas, al cabo de Buena Esperanza, y volvió a Rotterdam con un solo navío el 26 de agosto de 1601. No hizo ningún descubrimiento en el mar del Sur.

Quinto viaje.— Jorge Spilberg, alemán al servicio de Holanda, dió velas en Zelandia el 8 de agosto de 1614 con seis navíos, perdió dos barcos antes de llegar al estrecho de Magallanes, lo atravesó, hizo derrotero por las costas del Perú y de Méjico, de donde, sin descubrir nada en su marcha, pasó a las Ladrones y a las Molucas. Dos de sus buques volvieron a entrar en los puertos de Holanda el 1 de julio de 1617.

Sexto viaje.— Casi al mismo tiempo, Santiago Le Maire y Schouten immortalizaban su nombre. Salen del

Texel el 14 de junio de 1615 con los barcos la *Concorde* y el *Horn*; descubren el estrecho que lleva el nombre de Lemaire; entran los primeros en el mar del Sur, doblando el cabo de Hornos, y descubren a $15^{\circ} 15'$ de latitud Sur, y cerca de 142° de longitud occidental de París, la isla de los Perros; a 15° de latitud Sur y a cien leguas al Oeste, la isla Sin-Fondo; a $14^{\circ} 46'$ Sur y quince leguas más al Oeste, la isla Water; a veinte leguas de ésta, en el Oeste, la isla de las Moscas; a $16^{\circ} 10'$ Sur y 163° a 175° de longitud occidental de París, dos islas, la de los Cocos y la de los Traidores; cincuenta leguas más al Oeste, la de la Esperanza; después la isla de Hornos, a $14^{\circ} 56'$ de latitud Sur y cerca de 179° de longitud oriental de París. Después singlan a lo largo de las costas de Nueva Guinea, pasan entre su extremidad occidental y Gilolo, y llegan a Batavia en octubre de 1616. Jorge Spilberg los detiene allí y se les envía a Europa en barcos de la Compañía. Lemaire muere de enfermedad en Mauricio; Schouten vuelve a ver su patria. La *Concorde* y el *Horn* volvieron después de dos años y diez días.

Séptimo viaje.—Jacques l'Hermite, holandés, y Juan Hugo Schapenham, comandantes de una flota de once buques, partieron en 1623 con proyecto de hacer la conquista del Perú; entraron en el mar del Sur por el cabo de Hornos y guerrearon en las costas españolas, de donde fueron a las Ladrones, sin hacer ningún descubrimiento en el mar del Sur, y después a Batavia. L'Hermite murió al salir del estrecho de la Sonda, y su barco, casi único de su flota, tomó tierra en el Texel el 9 de julio de 1626.

Octavo viaje. — En 1683, Cowley, inglés, partió de Virginia; dobló el cabo de Hornos, hizo diversos derroteros por las costas españolas, fué a las Ladrones y volvió por el cabo de Buena Esperanza a Inglaterra, donde arribó el 12 de octubre de 1686. Este navegante no hizo ningún descubrimiento en el mar del Sur; pretende haber descubierto en el del Norte, a los 47° de latitud austral y a ochenta leguas de la costa de los patagones, la isla Pepis. Yo la he buscado tres veces, y los ingleses dos, sin encontrarla.

Noveno viaje. — Wood Roger, inglés, salió de Bristol el 2 de agosto de 1708, pasó el cabo de Hornos, hizo la guerra en las costas españolas, hasta en California, de donde, por una ruta trillada ya varias veces, pasó a las Ladrones, a las Molucas, a Batavia, y, doblando el cabo de Buena Esperanza, recaló en las Dunas el 1 de octubre de 1711.

Décimo viaje. — Diez años después, Roggewin, mecklenburgués al servicio de Holanda, salió del Texel con tres navíos; entró en el mar del Sur por el cabo de Hornos y buscó la tierra de Davis, sin encontrarla; descubrió en el Sur del trópico austral la isla de Pascuas, cuya latitud es incierta; después, entre el 15.° y el 16.° paralelos australes, las islas Perniciosas, donde perdió uno de sus barcos; después, casi en la misma latitud, las islas Aurora, Vísperas, el Laberinto, compuesto de seis islas, y la isla de la Recreación, donde recaló. Descubrió después, bajo el 12.° paralelo Sur, tres islas, que llamó islas de Bauman, y, en fin, bajo el 11.° paralelo austral, las islas de Thienhoven y Groningue; navegando después a lo largo de Nueva Guinea y de

las tierras de los papúas, abordó en Batavia, donde sus barcos fueron confiscados. El almirante Roggewin volvió a Holanda en persona en los barcos de la Compañía, y llegó al Texel el 11 de julio de 1723, seiscientos ochenta días después de su salida del mismo lugar.

Undécimo viaje. — El gusto por las grandes navegaciones parecía enteramente extinto, cuando en 1741 el almirante Anson hizo alrededor del Globo el viaje cuyo excelente relato está en manos de todo el mundo y que no ha añadido nada nuevo a la Geografía.

Duodécimo viaje. — Después de este viaje del almirante Anson, no se ha hecho nada importante durante más de veinte años. El espíritu de los descubrimientos ha parecido reanimarse recientemente. El comodoro Byron parte de las Dunas el 20 de junio de 1764; atraviesa el estrecho de Magallanes; descubre algunas islas en el mar del Sur, derrotando casi al Noroeste; llega a Batavia el 28 de noviembre de 1765, al Cabo el 24 de febrero de 1766, y el 9 de mayo a las Dunas, seiscientos ochenta y ocho días después de su salida.

Décimotercero viaje. — Dos meses después del regreso del comodoro Byron, el capitán Wallas parte de Inglaterra con los buques *Delfín* y *Swallow*, atraviesa el estrecho de Magallanes y es separado del *Swallow*, que mandaba el capitán Carteret, al desembocar en el mar del Sur; descubre allí una isla, cerca del 18.º paralelo, casi en agosto de 1767; sube hacia la línea, pasa entre las tierras de los papúas, llega a Batavia en enero de 1768, recalca en el cabo de Buena Esperanza, y por último, vuelve a Inglaterra en el mes de mayo del mismo año.

Su compañero Carteret, después de haber sufrido muchas penalidades en el mar del Sur, llega a Macassar en el mes de marzo de 1768, con pérdida de casi toda su tripulación; a Batavia, el 15 de septiembre; al cabo de Buena Esperanza, a fines de diciembre.

Ya se verá que yo le he encontrado en el mar el 18 de febrero de 1769, cerca de los 11° de latitud septentrional. Y no ha llegado a Inglaterra hasta el mes de junio.

Se ve que de estos trece viajes (1) alrededor del mundo, ninguno pertenece a la nación francesa, y que seis solamente han sido hechos con espíritu de descubrimiento, a saber: los de Magallanes, de Drack, de Lemaire, de Roggewin, de Byron y de Wallas; los otros navegantes, que no tenían por objeto más que enrique-

(1) Míster Forster, inglés, de la Royal Society, que ha hecho a esta obra el honor de traducirla, ha acompañado su traducción de varias notas. Señala (a veces con fundamento) errores en los que he caído u omisiones que he cometido. A la enumeración que acaba de verse de los viajeros alrededor del mundo, añade los viajes siguientes, de que yo no he hecho mención: el de Simón de Cordes, holandés, desde 1598 hasta 1600; el de Eduardo Cook, inglés, desde 1708 a 1711; en fin, el de Clipperton y Shelvoeke, inglés, desde 1719 a 1722, el mismo del que habla Dom Perneti.

Debo decir, que no todas sus notas son igualmente justas; por ejemplo, en el capítulo de la historia natural de las islas Malvinas, se ha sorprendido de que yo lo esté de haber encontrado en estas islas un animal cuadrúpedo, y de mi embarazo acerca del modo de cómo ha sido transportado. Añade que, habiendo pasado como yo lo he hecho varios años en Canadá, hubiera debido saber que los cuadrúpedos terrestres, encontrándose en grandes témpanos de hielo, en el momento en que se desprenden de tierra son conducidos a alta mar y abordan a costas muy alejadas de su país

cerse por correrías sobre los españoles, han seguido rutas conocidas sin aumentar el conocimiento del Globo.

En 1714, un francés, llamado La Barbinais le Gentil, partió en un barco particular para ir a hacer el comercio en las costas de Chile y del Perú.

De allí fué a China, donde, después de haber permanecido cerca de un año en diversas factorías, se embarcó en otro barco distinto del que le había conducido y volvió a Europa, habiendo, en verdad, dado en persona la vuelta al mundo; pero sin que se pueda decir que esto sea un viaje alrededor del mundo hecho por la nación francesa.

Hablemos ahora de los que, partiendo, sea de Europa, sea de las costas occidentales de América meridional, sea de las Indias orientales, han hecho descubrimientos en el mar del Sur, sin haber dado la vuelta al mundo.

Parece que es un francés, Paulmier de Gonneville, quien ha hecho los primeros en 1503 y 1504; se ignora

natal, sobre las que estas masas de hielo vienen a encallar. Yo conozco este hecho; pero Mr. Forster no sabe que nunca los viajeros han encontrado hielos flotantes en los alrededores de las islas Malvinas, ni del estrecho de Magallanes, y que en estas regiones no se pueden formar no habiendo allí un gran río ni aun si quiera una corriente considerable.

Míster Forster me tacha algunas veces también de parcialidad nacional y de reticencias o aserciones que tienden a rebajar el mérito o los derechos de sus compatriotas. Seguramente mi traductor no me conoce. Nadie en el mundo estima y respeta más que yo a la nación inglesa; sin embargo, de tener celos de ella, y si a este respecto estuviese en estado de seguir los votos de mi corazón, no sería ciertamente acerca de minucias que no tengo por qué discutir.

dónde están situadas las tierras a las que ha abordado, y de donde ha traído un habitante, que el Gobierno no ha devuelto a su patria; pero el que Gonneville, creyéndose entonces personalmente ligado con él, le hizo casar con su heredera.

Alfonso de Salazar, español, descubrió en 1525 la isla de San Bartolomé a 14° de latitud Norte y cerca de 158° de longitud al Este de París.

Alvaro de Saavedra, salido de un puerto de Méjico en 1526, descubrió entre el 9° y 11° paralelos Norte un grupo de islas que llamó las islas de los Reyes, casi en la misma longitud que la isla de San Bartolomé; marchó después a las Filipinas y a las Molucas, y volviendo a Méjico, fué el primero que vió las islas o tierras llamadas Nueva Guinea y tierra de los papúas. Descubrió todavía, a 12° al Norte, cerca de ochenta leguas al Este de las islas de los Reyes, una serie de bajas islas llamadas las islas de los Barbudos.

Diego Hurtado y Fernando de Grijalva partieron de Méjico en 1533 para reconocer el mar del Sur; no descubrieron más que una isla situada a 20° y $30'$ de latitud Norte, cerca de 100° de longitud Oeste de París. La llamaron isla de Santo Tomás.

Juan Gaetano apareja de Méjico en 1542, y puso también pròa al Norte de la línea. Descubrió, entre el 20° y 9° paralelos, a longitudes diferentes, varias islas; a saber: Roca Partida, las islas del Coral, las del Jardín, la Marinera, la isla de Arrecife, y, en fin, abordó a Nueva Guinea, o más bien, según su relación, a Nueva Bretaña; pero Dampierre no había todavía descubierto el paso que lleva su nombre.

El viaje siguiente es más famoso que todos los precedentes.

Alvaro de Mendoza y Mindana, salidos del Perú en 1567, descubrieron las islas célebres que su riqueza hizo llamar islas de Salomón; pero suponiendo que los detalles relatados acerca de la riqueza de estas islas no sean fabulosos, se ignora donde están situadas, y en vano se las ha buscado después. Parece únicamente que están en la parte austral de la línea, entre el 8.º y el 12.º paralelos. La isla Isabela y la tierra de Guadalcanal, de que los mismos viajeros hacen mención, no son mejor conocidas.

En 1579, Pedro Sarmiento, salido del Callao de Lima con dos navíos, entró el primero por el mar del Sur en el estrecho de Magallanes. Hizo en él observaciones importantes y demostró en esta expedición tanto valor como inteligencia. La relación de este viaje ha sido impresa en Madrid en 1768. Encierra detalles interesantes para todos los navegantes que estén en el caso de franquear el estrecho de Magallanes.

En 1595, Alvaro de Mindana, que había sido del viaje hecho por Mendoza en el año 1567, volvió a partir del Perú con cuatro navíos para buscar las islas de Salomón. Llevaba con él a Fernando de Quirós, que se hizo célebre después por sus propios descubrimientos. Descubrió Mindana, entre el 9.º y 11.º paralelos meridionales, cerca de 108º al Oeste de París; las islas de San Pedro, Magdalena, la Dominica y Cristina, que llamó las Marquesas de Mendoza, del nombre de Doña Isabel de Mendoza, que era de la expedición; cerca de 24º más al Oeste descubrió las islas de San

Bernardo; casi a doscientas leguas al Oeste de ésta, la isla Solitaria; y, en fin, la isla de la Santa Cruz, situada cerca de 140° de longitud oriental de París. La flota navegó de allí a las Ladrones, y finalmente, a las Filipinas, donde no llegó el general Mindana ni se ha sabido lo que fué de su navío.

Fernando de Quirós, compañero del infortunado Mindana, condujo al Perú a Doña Isabel. Volvió a partir con dos barcos el 21 de diciembre de 1605; hizo ruta casi al Oeste-Suroeste. Descubrió primero una pequeña isla hacia los 25° de latitud Sur, alrededor de 124° de longitud occidental de París; después, entre 18° y 19° Sur, siete u ocho bajas islas, casi sumergidas, que llevan su nombre; y por el 13° de latitud Sur, cerca de 157° al Oeste de París, la isla que llamó de la Hermosa Nación. Buscando en seguida la isla de Santa Cruz, que había visto en su primer viaje, investigación que fué inútil, descubrió a 13° de latitud Sur, y casi a 176° de longitud oriental de París, la isla de Taumaco; y después, a cien leguas al Oeste de esta isla, a los 15° de latitud Sur, una gran tierra, que llamó la tierra austral del Espíritu Santo; tierra que los diversos geógrafos han situado en lugares diferentes. Allí terminó su marcha al Oeste y volvió a tomar la ruta de Méjico, a donde llegó a fines del año 1606, después de haber buscado todavía infructuosamente la isla de Santa Cruz.

Abel Tasman, salido de Batavia el 14 de agosto de 1642, descubrió a 42° de latitud austral, y cerca de 155° al Este de París, una tierra que llamó Van Diemen; la dejó, derrotando al Oeste, y cerca de 160° de

nuestra longitud oriental descubrió Nueva Zelanda, a 42° y 10' Sur; siguió la costa hasta los 34° de latitud Sur, de donde singló al Nordeste y descubrió, a 22° y 35' y cerca de 174° al Este de París, las islas Pylstaart, Amsterdam y Rotterdam. No llegó en sus investigaciones más lejos, y volvió a Batavia, pasando entre Nueva Guinea y Gilolo.

Se ha dado el nombre general de Nueva Holanda a una vasta serie (sea de tierras, sea de islas) que se extiende desde el 6° hasta el 34° de latitud austral, entre el 105° y el 140° de longitud oriental del meridiano de París. Era justo llamarla así, puesto que son casi todos navegantes holandeses los que han reconocido las diferentes partes de esta región.

La primera tierra descubierta en estos parajes fué la tierra de Concordia, también llamada D'Endracht, del nombre del barco que mandaba el que la encontró en 1616 en el 24° y 25° de latitud Sur. En 1618, otra parte de esta tierra, situada casi bajo el paralelo 15.°, fué descubierta por Zeachen, que la dió el nombre de Arnhem y de Diemen; y este país no es el mismo que el llamado después Diemen por Tasman. En 1619, Juan de Edels dió su nombre a una porción meridional de Nueva Holanda. Otra porción, situada entre el 30.° y 33.° paralelos, recibió el de Leuwin. Pedro de Nultz, en 1627, impuso el suyo a una costa que parecía estar a continuación de la de Leuwin, en el Oeste. Guillermo de Witt llamó con su nombre a una parte de la costa occidental, vecina del trópico de Capricornio, aunque debiese llevar el del capitán Viane, holandés, que en 1628 había pagado el honor de este

descubrimiento con la pérdida de su navío y de todas sus riquezas.

En el mismo año de 1628, entre los paralelos 10.º y el 20.º, fué descubierto el gran golfo de Carpentaria por Pedro Carpenter, holandés, y esta nación ha hecho reconocer después con frecuencia toda esta costa.

Dampierre, inglés, partiendo de la gran Timor, había hecho en 1687 un primer viaje por las costas de Nueva Holanda, y había abordado entre la tierra de Arnhem y la de Diemen; este derrotero, muy corto, no había producido ningún descubrimiento. En 1699 partió de Inglaterra con la intención expresa de reconocer toda esta región, de la que los holandeses no publicaban las luces que poseían. Recorrió la costa occidental desde el 28.º hasta el 15.º paralelos. Tuvo a vista la tierra de Concordia, la de Witt, y conjeturó que podía existir un paso al Sur de Carpentaria. Volvió después a Timor, de donde visitó de nuevo las islas de los papúas, recorrió Nueva Guinea, descubrió el paso que lleva su nombre, y llamó Nueva Bretaña a la gran isla que forma este estrecho al Este, y volvió a tomar su derrotero para Timor a lo largo de Nueva Guinea. Este mismo Dampierre fué quien, desde 1683 hasta 1691, tan pronto filibustero, tan pronto comerciante, había dado la vuelta al mundo cambiando de buques.

Tal es la exposición sucinta de los diversos viajes alrededor del Globo y de los diferentes descubrimientos hechos en el vasto Océano Pacífico hasta nuestra partida. Desde nuestra vuelta a Francia y de la primera edición de esta obra, navegantes ingleses han vuel-

to de un nuevo viaje alrededor del mundo, y este viaje me parece ser, entre los modernos de esta especie, donde se han hecho más descubrimientos de todos géneros. El nombre del navío es el *Endeavour*; estaba mandado por el capitán Cook, y llevaba a MM. Bancks y Solander, dos sabios ilustres.

La relación de la parte marítima del viaje ha aparecido ya; y la de MM. Bancks y Solander, con todos los detalles concernientes a la historia natural, está anunciada para el invierno próximo (1). Esperando, he creído a propósito colocar aquí un resumen del extracto de este famoso viaje, que M. Bancks mismo ha enviado a la Academia de Ciencias de París.

Partidos de Plymouth el 25 de agosto de 1768, llegan a tierra del Fuego el 16 de enero de 1769, después de dos escalas: una en Madera, la otra en Río Janeiro. Se detienen cinco días en la bahía del Buen Suceso, y habiendo doblado el cabo de Hornos, dirigen su ruta hacia Taití. Del 13 de abril al 13 de julio permanecen en esta isla, donde observan en junio el paso de Venus ante el disco del Sol.

Al salir de Taití, uno de los taitianos embarcado con ellos los determina a detenerse en algunas de las islas vecinas; visitan seis, donde encontraron las mismas costumbres y el mismo lenguaje que en Taití.

De allí derrotan para llegar a Nueva Zelanda a 40° de latitud austral. La alcanzan el 3 de octubre por la costa oriental, y reconocen perfectamente, en seis me-

(1) Bougainville escribía estas líneas en 1772. (Nota de la edición española.)

ses de circunnavegación, que Nueva Zelanda, en lugar de formar parte del continente austral, como se suponía bastante generalmente, está compuesta de dos islas sin ninguna tierra firme en la vecindad. Observan también que se hablan en ella diferentes dialectos de la lengua de Taití, todos fácilmente entendidos por el taitiano embarcado en el *Endeavour*.

Sus descubrimientos no se limitan a estos: después de haber dejado, el 31 de marzo de 1770, las costas de Nueva Zelanda, van a recalar a 38° de latitud austral en la parte oriental de Nueva Holanda; la costean subiendo hacia el Norte, hacen varios anclajes y reconocimientos, hasta el 10 de junio, en que encalla en una roca a 15° de latitud, en parajes donde se verá que yo me he encontrado también muy comprometido; permanecen encallados veintitrés horas, y pasan dos meses calafateando en un pequeño puerto, cerca de esta roca que pudo serles fatal. Después de haber estado varias otras veces en riesgo en estos parajes funestos, encuentran al fin, a los 10° de latitud austral, un estrecho entre Nueva Holanda y las tierras de Nueva Guinea, por el que desembocan en el mar de las Indias.

Insaciables de descubrimientos, visitan también las costas meridionales y occidentales de Nueva Guinea, van después a costear el litoral meridional de la isla de Java, pasan el Estrecho de la Sonda y llegan el 9 de octubre a Batavia. Permanecen dos meses, recalán después en el cabo de Buena Esperanza, en la isla de Santa Elena, y anclan por fin en las Dunas el 13 de julio de 1771, habiendo enriquecido el mundo con

grandes conocimientos en geografía y con descubrimientos interesantes en los tres reinos de la Naturaleza.

Este bosquejo hará desear impacientemente a los lectores la relación detallada de esta instructiva expedición, y debe hacerme todavía más tímido para publicar el relato de la mía. Antes de comenzar, séame permitido prevenir que no se debe mirar la relación como una obra de esparcimiento: se ha hecho especialmente para los marinos.

Por otra parte, esta larga navegación alrededor del Globo no ofrece el recurso de los viajes marítimos hechos en tiempo de guerra, los cuales proporcionan escenas interesantes para las gentes de mundo. ¡Si al menos el hábito de escribir hubiese podido enseñarme a salvar por la forma parte de la aridez del fondo! Pero aunque iniciado en las ciencias desde mi más tierna juventud, en que las lecciones que se dignó darme M. D'Alembert me pusieron en el caso de presentar a la indulgencia del público una obra de Geometría, estoy ahora bien lejos del santuario de las Ciencias y de las Letras; mis ideas y mi estilo han adquirido demasiado la impronta de la vida errante y salvaje que llevo desde hace doce años. No es en los bosques del Canadá, ni en el seno de los mares, donde se forma el arte de escribir, y he perdido un hermano cuya pluma, querida del público, hubiese ayudado a la mía.

Por lo demás, no cito ni contradigo a nadie; pretendo aún menos establecer o combatir ninguna hipótesis. Aun cuando las diferencias muy sensibles que

he notado en las distintas regiones donde he abordado no me hubiesen impedido entregarme a este espíritu de sistema, tan común hoy, y sin embargo, tan poco compatible con la verdadera filosofía, ¿cómo habría yo podido esperar que mi quimera, por probable que yo la hubiese hecho, pudiese nunca hacer fortuna? Soy viajero y marino, es decir, un embustero y un imbécil a los ojos de esta clase de escritores perezosos y soberbios que, en la sombra de su gabinete, filosofan a vista de pájaro sobre el mundo y sus habitantes y someten imperiosamente la Naturaleza a sus imaginaciones. Procedimiento bien singular, bien inconcebible por parte de gentes que, no habiendo observado nada por sí mismas, no escriben, no dogmatizan más que según observaciones recogidas en estos mismos viajeros, a los que rehusan la facultad de ver y de pensar.

Terminaré este discurso rindiendo justicia al valor, al celo, a la paciencia invencible de los oficiales (1) y tripulación de mis dos barcos.

(1) La plana mayor de la fragata *La Boudeuse* estaba compuesta de MM. de Bougainville, capitán de navío; Duclos-Guyot, capitán de brulote; caballero De Bournand, caballero D'Oraison, caballero Du Bouchage, insignias de navío; caballero De Suzanet, caballero De Kué, guardias marinas, en funciones de oficiales; Le Corre, oficial mercante; Saint-Germain, escribano; La Veze, capellán; La Porte, cirujano mayor.

La plana mayor de la fusta *La Estrella* estaba compuesta de MM. Chesnard de la Giraudais, capitán de brulote; Caro, teniente de la Compañía de las Indias; Donat, Landais, Fontaine y Lavarylé-Roi, oficiales mercantes; Michaud, escribano; Vives, cirujano mayor. Estaban, además, MM. de Commerçon, médico; Verron, astrónomo, y De Romainville, ingeniero.

No ha sido necesario animarles con una paga extraordinaria, tal como los ingleses han creído deber dar a las tripulaciones de Mr. Byron. Su constancia ha estado a prueba de las más críticas situaciones y su buena voluntad no ha desfallecido un instante. La nación francesa es capaz de vencer las mayores dificultades; nada es imposible a sus esfuerzos, siempre que quiera creerse igual, al menos, que cualquier nación del mundo.

VIAJE

ALREDEDOR DEL MUNDO

PRIMERA PARTE

EN QUE SE CONTIENE DESDE LA PARTIDA DE FRANCIA
HASTA LA SALIDA DEL ESTRECHO DE MAGALLANES.

CAPÍTULO PRIMERO

La Boudeuse parte de Nantes. — Escala en Brest. — Derrotero de Brest a Montevideo. — Unión con las fragatas españolas para la devolución de las islas Malvinas.

OBJETO *del viaje (noviembre de 1766)*. — En el mes de febrero de 1764 Francia había comenzado un establecimiento en las islas Malvinas. España reivindicó estas islas como una dependencia del continente de América meridional, y habiendo sido reconocido su derecho por el Rey, recibí orden de ir a devolver nuestro establecimiento a los españoles, y de marchar después a las Indias orientales atravesando el

mar del Sur entre los trópicos. Se me dió para esta expedición el mando de la fragata *La Boudeuse*, de veintiséis cañones de a doce; se me debía unir en las islas Malvinas la fusta *La Estrella*, destinada a llevarme los víveres necesarios para nuestra larga navegación y seguirme durante el resto de la campaña. El retardo que diversas circunstancias han puesto a la unión de esta fusta conmigo ha alargado mi campaña cerca de ocho meses.

En los primeros días del mes de noviembre de 1766 llegué a Nantes, donde *La Boudeuse* acababa de ser construída, y donde M. Duclos Guyot, capitán de brulote, mi segundo, la estaba equipando.

La encontré arqueada siete pulgadas, lo que provenía de que se había formado un banco en el sitio en que había sido lanzada al agua. El 5 de este mes descendimos de Painbeuf a Mindin para acabar de armarla, y el 15 hicimos vela de esta rada para marchar al río de la Plata.

Salida de Nantes. — Debía encontrar allí las dos fragatas españolas *La Esmeralda* y *La Liebre*, salidas del Ferrol el 17 de octubre, y cuyo comandante estaba encargado de recibir las islas Malvinas en nombre de S. M. Católica.

Racha de viento. — El 17 resistimos una racha de viento violenta de la parte Oeste-Suroeste al Noroeste. Corrimos toda la jornada con las velas recogidas, arriada nuestra verga de velacho. A media noche la fuerza del viento nos obligó a cargar la vela mayor y sujetamos al mismo tiempo una falsa escota en la mesana.

A pesar de esta precaución, tuvimos que correr a palo seco. El viento y la mar aumentaban siempre, y siendo nuevo todo nuestro aparejo, aunque hubiésemos rizado la víspera nuestros obenques y brandales, en poco tiempo cedieron bastante para no dejar casi ningún apoyo a nuestra arboladura. Lo remediamos en cuanto nos fué posible, estirando fuertemente chicotes y obenques; hubiera sido difícil, a pesar de esto, que los palos resistieran a los bandazos violentos que experimentábamos. A las cuatro y media de la mañana nuestro pequeño mástil de gavia se rompió por cerca de la mitad de su altura; arriamos entonces las vergas bajas para aliviar la arboladura. El mastelero mayor de gavia resistió hasta las ocho de la mañana; pero entonces, el juego sorprendente que tenía, mostrándonos la imposibilidad de salvarle, y haciéndonos temer que nos tronchase el palo mayor, cortamos sus brandales de babor. Poco después se rompió la cofa del palo mayor y cayó a la mar del lado de estribor, arrastrando en su caída la verga del mastelero mayor de gavia. Este último acontecimiento nos ponía en la imposibilidad de continuar nuestro camino, y tomé el partido de recalar en Brest, donde entramos por el paso de L'Iroise el 21 de noviembre (1).

Descanso en Brest.—Esta racha de viento y el desarreglo que había ocasionado me pusieron en el caso

(1) Nuestro anclaje fué a diez brazas; fondo de arena cenagosa por las señales siguientes de la brújula: herradura al N^{o} Noroeste-cuarto-Norte a la distancia de un cuarto de legua; la punta de los Españoles, al Suroeste; la punta de Camaret, a Oeste-cuarto-Suroeste 5° Sur.

de hacer las observaciones siguientes acerca del estado y las cualidades de la fragata que mandaba:

1.º La altura de nuestra arboladura era excesiva para un viaje como el que debíamos realizar.

2.º El enorme desplazamiento de la fragata, dejando demasiada poca abertura en el ángulo que forman los obenques con los masteleros mayores, motivaba que éstos no estuviesen bastante apoyados.

3.º El defecto precedente era de una mayor consecuencia por la naturaleza del lastre que la gran cantidad de víveres de que estábamos provistos nos había forzado a embarcar. Cuarenta toneles de lastre de hierro, distribuídos a ambos lados de la carlinga, a poca distancia de ésta, y doce cañones de a doce, colocados al pie del cuarto de bombas (no teníamos más que catorce montados en el puente), formaban un peso considerable, el cual estaba muy por debajo del centro de gravedad, casi reunido en la carlinga, y ponía la arboladura en peligro por pocos bandazos que hubiese.

Estas consideraciones me determinaron a hacer disminuir la altura de nuestros mástiles y a cambiar nuestra artillería de a doce por la del cañón de a ocho. Además de la disminución de cerca de veinte toneladas de peso, tanto en el fondo de la cala como en el puente, ganada con este cambio de artillería, la poca anchura de la fragata bastaba para hacerla necesaria. Es preciso cerca de dos pies para los baos de las fragatas hechas para llevar cañones de a doce.

A pesar de estos cambios que me fueron concedidos, no podía disimular que mi barco no era propio

para navegar por los mares que rodean al cabo de Hornos. Había comprobado en la racha de viento del 17 de noviembre, que estaba mal ligado en todos sus altos y debía pensar en el riesgo de tener una parte de mi galleta podrida por el agua que, durante el mal tiempo, se introduciría infaliblemente en los paños; inconveniente cuyas consecuencias no tendrían remedio en el viaje que emprendíamos.

Pedí, pues, que se me permitiese devolver *La Boudeuse* desde las islas Malvinas a Francia, bajo las órdenes del caballero de la Mote de Bournand, insignia de navío, y continuar el viaje únicamente con la fusta *La Estrella*, en el caso en que las largas noches de invierno me impidiesen el paso del estrecho de Magallanes. Obtuve este permiso, de que no he hecho uso, habiendo, como se verá, pasado el estrecho durante el verano del hemisferio austral. El 4 de diciembre, reparada nuestra arboladura, cambiada la artillería y enteramente calafateada la fragata, salí del puerto y fui a anclar en la rada, en el mismo puesto que el 21 de noviembre. Pasamos el día en embarcar las municiones y tesar los obenques.

Diciembre. — Partida de Brest. — El 5 al mediodía aparejamos de la rada de Brest. Me vi obligado a cortar mi cable a treinta brazas del ancla; el viento del Este, muy fresco, y el reflujo, impidiendo virar y haciéndome temer derivar demasiado cerca de la costa.

Mi plana mayor estaba compuesta de once oficiales, tres voluntarios, y la tripulación, de doscientos tres marineros: oficiales marineros, soldados, grumetes y criados. El Príncipe de Nassau Sieghen había obtenido del

Rey permiso para hacer esta campaña. A las cuatro de la tarde, el centro de la isla D'Ouessant, me demoraba al Norte-cuarto-Nordeste de la brújula, a distancia de cerca de cinco leguas y media; y desde aquí es de donde tomo mi punto de partida, en el Neptuno francés, de que me he servido siempre en el curso del viaje. Durante los primeros días, tuvimos bastante constantemente vientos del Oeste-Noroeste al Oeste-Suroeste y Suroeste, muy frescos. El 14, a las siete de la tarde, el viento era bastante fresco al Este-Sureste y la mar muy gruesa por la parte del Oeste y del Noroeste; en un bandazo, el cabo de babor de la verga mayor entró en el agua cerca de tres pies, lo que no hubiéramos creído posible estando la antena tan alta.

Descripción de los Salvajes (1). — El día 17, después de mediodía, dimos vista a los Salvajes; el 18, a la isla de Palma, y el 19, a la isla de Hierro. La extensión de terreno que se llama los Salvajes, es una pequeña isla casi de una legua, de Este a Oeste; es baja por el centro, pero en sus extremidades se eleva un montículo, una cadena de rocas, de las que algunas aparecen por encima del agua por el lado Oeste, a dos leguas de la isla; hay también, por el lado Este, algunas rompientes, pero que no se separan mucho.

Error en la estima del derrotero. — La vista de este escollo nos había advertido de un gran error en la estimación de nuestro derrotero; pero no quise apreciarle hasta tener a la vista las islas Canarias, cuya posición

(1) Dos islotes (Salvajes y Pitons) hoy portugueses, entre las Canarias y Madeira, más próximos a las primeras. (*Nota de la edición española.*)

está exactamente determinada. La vista de la isla de Hierro me dió con certidumbre esta corrección que esperaba. El 19 al mediodía observé 28° y $2'$ de latitud boreal; y haciéndola cuadrar con la posición de la isla de Hierro, tomada a esta misma hora, encontré una diferencia de 4° y $7'$, lo que equivale en el paralelo de $28^{\circ} 2'$, a cerca de setenta y dos leguas de que estaba más al Este que mi estimación. Este error es frecuente en la travesía del cabo Finisterre a las Canarias y ya lo había comprobado en otros viajes; las corrientes, al atravesar el estrecho de Gibraltar, llevan al Este con rapidez.

Posición rectificada de los Salvajes.—Tuve al mismo tiempo ocasión de notar que los Salvajes están mal colocados en la Carta de M. Bellin. En efecto; el 17 al mediodía, cuando las dimos vista, la longitud que nos daba su posición difería de nuestra estima en $3^{\circ} 17'$ al Este. Sin embargo, esta misma diferencia se ha encontrado el 19, de $4^{\circ} 7'$, corrigiendo nuestro punto por la posición de la isla de Hierro, cuya longitud está determinada por observaciones astronómicas. Es de notar que, durante los dos días que pasaron entre la vista de los Salvajes y la de la isla de Hierro, hemos navegado con viento fresco bastante igual, y que así debe haber habido poco error en la estimación de nuestro derrotero. Por otra parte, el 18 descubrimos la isla de Palma al Suroeste-cuarto-Oeste corregido, y según M. Bellin, debía demorarnos al Suroeste. He podido concluir de estas dos observaciones, que M. Bellin ha situado la isla de los Salvajes $32'$ más al Oeste de lo que en realidad está." Por lo demás, en la

Carta inglesa del doctor Halley, esta isla de los Salvajes está colocada treinta leguas aún más al Oeste que en la de M. Bellin.

Tomé, pues, un nuevo punto de partida el 19 de diciembre al mediodía. Nuestra marcha no tuvo después nada de particular hasta que arribamos al río de la Plata; no nos proporcionó observaciones que puedan interesar a los navegantes más que las siguientes:

Enero de 1767. — Observaciones náuticas. — 1.^a El 6 y el 7 de enero de 1767, estando entre 1° y $40'$ y $0^{\circ} 38'$ Norte, y a 28° de longitud, vimos muchos pájaros, lo que me hizo creer en la vigía de Penedo San Pedro, aunque M. Bellin no la señala en su Carta.

Paso de la línea. — 2.^a El 8 de enero por la tarde, cruzamos la línea, entre 27° y 28° de longitud.

Observaciones sobre la variación. — 3.^a El 11 de enero, a la puesta del sol, observé la variación de la aguja imantada de $3^{\circ} 17'$ Noroeste, estando cerca de 5° de latitud austral y a 32° de longitud occidental del meridiano de París. Desde el 2 del mismo mes, no había podido hacer observaciones de este género y había apreciado la variación según la carta de William Mountain y Jacob d'Obson, que contienen las observaciones magnéticas hechas en 1744. Me encontraba el 11 al mediodía en un punto de la curva donde está marcado, que no hubo variación en este año de 1744. Las observaciones que hice el 11 por la noche y los tres días siguientes, hasta el 14 por la mañana, en que observé todavía $10'$ de variación Noroeste, estando a 10° y $30'$ ó $40'$ de latitud austral y cerca de 33° y $20'$ de longitud occidental del meridiano de Pa-

rís, me prueban, si mi longitud apreciada es exacta y la he comprobado al arribar, que la curva en la cual no hubo variación en 1744, ha avanzado aún hacia el Oeste, desde las observaciones de Mountain y d'Obson, cerca de 6° en el paralelo 10° y $30'$ Sur. Ahora, desde 1700, año de las observaciones de Halley, hasta 1744, el avance de esta línea hacia el Oeste, en el mismo paralelo en que yo le he observado, era, según Mountain y d'Obson, de 12° a 13° . Parece que la marcha de esta línea hacia el Oeste es uniforme y constante, puesto que en el paralelo en que los dos ingleses que acabo de citar habían encontrado 12° ó 13° de diferencia en el espacio de cuarenta y cuatro años, yo he encontrado algo más de 6° después de un espacio de veintidós años. Esta progresión merecería ser comprobada por una serie de observaciones. El descubrimiento de la ley que siguen estos cambios en la declinación de la aguja imantada, además de suministrar un medio de determinar en el mar las longitudes, nos conduciría acaso a saber las causas de esta variación y quizá también a la de la virtud magnética.

Causas de las diferencias que se observan en la travesía al Brasil. — 4.^a Al Norte y al Sur de la línea hemos tenido casi constantemente, por las alturas observadas, diferencias Norte bastante grandes, aunque sea más frecuente experimentarlas Sur. Tuvimos ocasión de sospechar la causa, cuando el 18 de enero por la tarde atravesamos un banco de freza de peces que se extendía hasta perderse de vista por el Suroeste-cuarto-Oeste al Noroeste-cuarto-Este en una línea de un blanco rojizo de casi dos brazas de ancha.

Su hallazgo nos advirtió que desde hacía varios días las corrientes derivaban al Nordeste-cuarto-Este, porque todos los peces depositan sus huevos en las costas, de donde las corrientes los arrancan y los arrastran en su lecho a alta mar. Observando estas diferencias Norte, de que acabo de hablar, no había inferido necesariamente diferencias Oeste; así, cuando el 29 de enero por la noche se vió tierra, estimé a mediodía que me quedaba a doce o quince leguas de distancia, lo que me sugirió la reflexión siguiente:

Un gran número de navegantes se ha quejado desde hace tiempo, y se queja todavía, de que las Cartas, sobre todo las de M. Bellin, señalan las costas del Brasil demasiado al Este. Se fundan en que en sus diferentes travesías han observado con frecuencia estas costas cuando creían estar todavía a ochenta o cien leguas de ellas. Añaden que han comprobado varias veces que en estos parajes las corrientes los habían llevado al Suroeste; prefieren tachar de error las observaciones astronómicas y las Cartas, que creer susceptible de él la apreciación de su derrotero.

Hubiéramos podido, según semejante razonamiento, concluir lo contrario en nuestra travesía al río de la Plata, si una feliz casualidad no nos hubiese indicado la razón de las diferencias Norte que experimentábamos. Era evidente que el banco de freza de peces que encontramos el 29 estaba sometido a la dirección de una corriente, y su alejamiento de las costas probaba que esta corriente reinaba desde hacía varios días. Esta era la causa de los errores constantes de nuestro derrotero; las corrientes que los navegantes han

experimentado con frecuencia derivando al Suroeste en estos parajes están, pues, sujetas a variaciones y toman algunas veces dirección contraria.

Con esta observación bien comprobada, como nuestro derrotero era casi al Suroeste, me creí autorizado para corregir nuestros errores acerca de la distancia, haciéndola convenir con la observación de latitud, y a no corregir el rumbo. Debo a este método el haber visto tierra casi en el momento en que me la mostraba mi derrotero. Los marinos que han calculado siempre su camino al Oeste, según la estima diaria, contentándose con corregir la diferencia de latitud que les daba la observación meridiana, estaban en tierra mucho antes que nosotros nos hubiésemos apercebido. ¿Habrían tenido el derecho de afirmar que la costa del Brasil está más al Oeste que lo que señala M. Bellin?

Observaciones sobre las corrientes. — En general, parece que en esta parte las corrientes varían y derivan algunas veces al Nordeste, más frecuentemente al Suroeste. Una ojeada sobre la posición de la costa basta para probar que no deben seguir más que una u otra de estas dos direcciones; es siempre fácil distinguir cuál reina por las diferencias Norte o Sur que dan las observaciones de latitud. A estas corrientes hay que imputar los errores frecuentes de que los navegantes se quejan, y yo creo que M. Bellin sitúa exactamente las costas del Brasil. Lo creo tanto más gustoso cuanto que la longitud³ de Río Janeiro ha sido determinada por MM. Godin y el abate De la Caille, que se encontraron allí en 1751, y que ha tenido también observaciones de longitud hechas en Pernambuco

y en Buenos Aires. Determinados estos tres puntos, no hay porqué haya error considerable acerca de la posición de longitud de las costas orientales de América desde el 8.° hasta el 35.° paralelos de latitud austral; la experiencia nos lo ha confirmado.

Observaciones sobre los Abrolhos.— Es tanto más esencial saber a qué atenerse sobre la verdadera posición de estas costas y sobre las corrientes que reinan más frecuentemente en estos parajes, cuanto que desde el 17.° hasta el 19.° paralelos, el encuentro inopinado de los Abrolhos sería muy peligroso. Este escollo se extiende al Norte, al Sur y al Este más que lo que señala la Carta francesa. Por lo demás, si desgraciadamente un barco se encontrase comprometido en los Abrolhos, no debería por esto creerse perdido. Le es preciso anclar. Se encuentran comúnmente al pie de los arrecifes cinco o seis brazas de agua, con fondo de fango blancuzco. Se saldría rozando. Además, hay que saber que hay paso a tierra, desde los arrecifes, de cuatro a ocho brazas de agua, y que, hasta enviando un batel a *Caravella*, pequeño puerto marcado en la Carta, se pueden tener pilotos.

Sobre los bajos de Santo Tomás.— Entre el 21.° y el 23.° paralelos australes, y cerca de 44° de longitud occidental del meridiano de París, hay que desconfiar de un bajo que no está señalado ni en la Carta francesa ni en la Carta holandesa. Son los bajos de Santo Tomás, bajos muy peligrosos en mal tiempo; lo alto del banco no tiene más que de tres a cuatro brazas de agua. Tienen diez y seis o diez y siete leguas a alta mar. Tiene paso a tierra, pero hay que conocerle muy

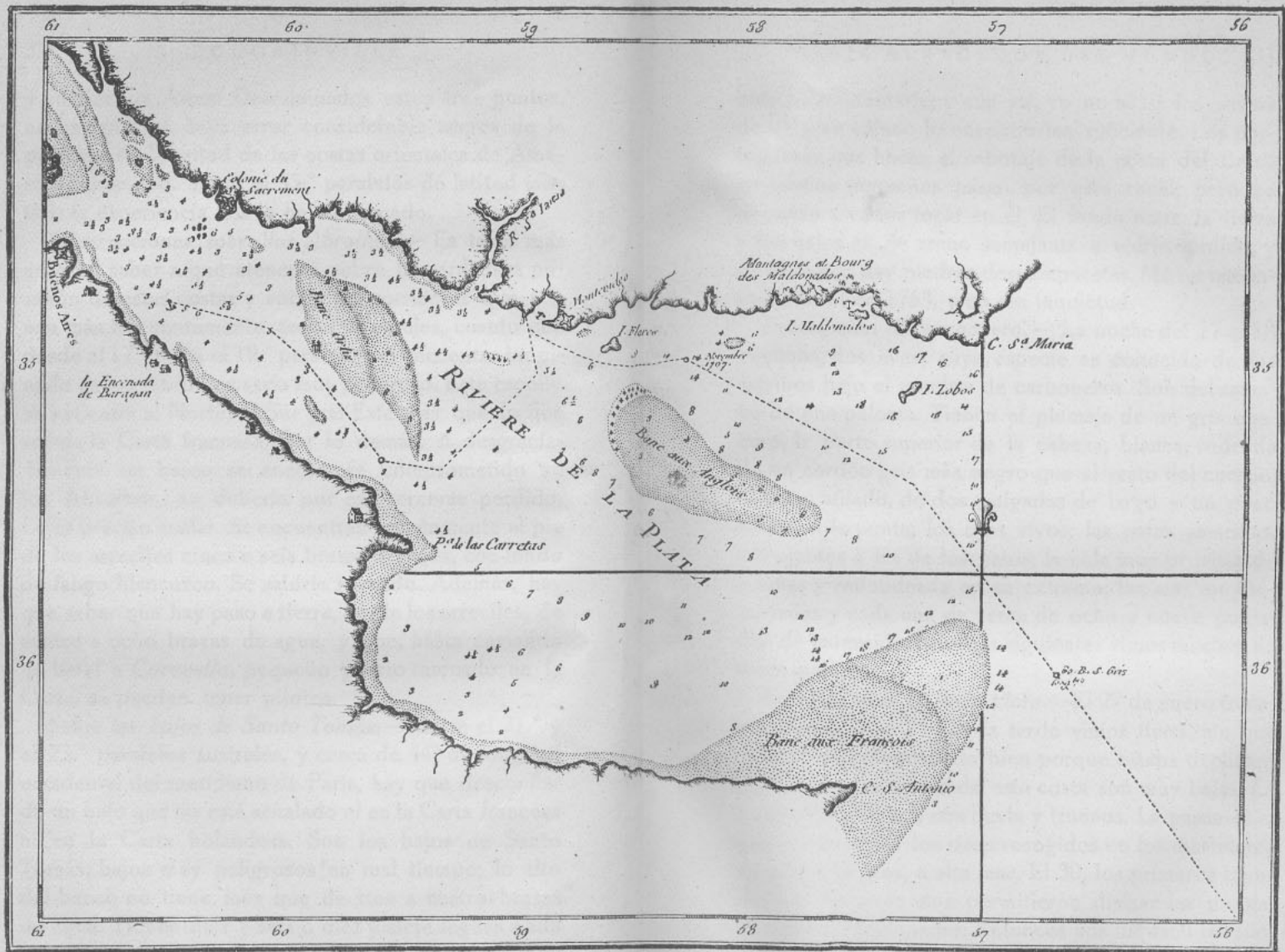


Fig. 1.ª CARTA DEL RÍO DE LA PLATA, según Bougainville.
La línea de puntos señala el derrotero.

bien para intentarle; y aun así, yo no sé si los navíos de un gran calado lo encontrarían suficiente. Los portugueses que hacen el cabotaje de la costa del Brasil en barcos pequeños pasan por este canal; pero ha ocurrido a varios tocar en él. El fondo entre la tierra y los bajos es de arena semejante a vidrio molido, y en el banco hay piedras descompuestas. Me he encontrado en él en 1763, y no sin inquietud.

Descripción del carbonero.— La noche del 17 al 18 cogimos dos aves, cuya especie es conocida de los marinos bajo el nombre de carboneros. Son del tamaño de una paloma. Tienen el plumaje de un gris obscuro; la parte superior de la cabeza, blanca, rodeada de un cordón gris más negro que el resto del cuerpo; el pico, afilado, de dos pulgadas de largo y un poco curvo en la punta; los ojos vivos; las patas amarillas, semejantes a las de los patos; la cola muy provista de plumas y redondeada en su extremo; las alas muy recortadas y cada una de cerca de ocho a nueve pulgadas de extensión. Los días siguientes vimos muchas de estas aves.

Entrada en el río de la Plata.—El 27 de enero tomamos fondo y el 29 por la tarde vimos tierra, sin que pudiésemos reconocerla bien porque estaba declinando el día y las tierras de esta costa son muy bajas. La noche fué obscura, con lluvia y truenos. La pasamos al paio, con todos los rizos recogidos en los masteleros de gavia; la proa, a alta mar. El 30, los primeros rayos del sol naciente nos permitieron divisar las montañas de las Maldonadas. Entonces nos fué fácil reconocer que la tierra vista la víspera era la isla de Lobos.

Corrección aquí necesaria en la Carta de M. Bellin.— Sin embargo, como nuestra latitud de arribo era de $35^{\circ} 16' y 20''$, debíamos tomarla por el cabo Santa María, que M. Bellin coloca a $35^{\circ} 15'$, en tanto que su latitud verdadera es de $34^{\circ} 55'$.

Hago notar esta falsa posición porque es peligrosa. Un barco que, singlando a $35^{\circ} 15'$ de latitud Sur, creyese ir a buscar el cabo de Santa María, correría el riesgo de encontrar el banco de los Ingleses antes de haber reconocido tierra alguna. Es verdad que la sonda le advertiría la proximidad del peligro; cerca del banco no hay más que seis o siete brazas de agua. El banco de los Franceses, que no es otra cosa que la prolongación del cabo San Antonio, sería más peligroso; cuando se está presto a dar en la punta septentrional de este banco, se encuentran todavía de doce a catorce brazas de agua (fig. 1.^a).

Anclado en las Maldonadas.— Las Maldonadas son las primeras tierras altas que se ven en la costa del Norte, después de entrar en el río de la Plata, y las únicas casi hasta Montevideo. Al Este de estas montañas, hay un fondeadero en una costa muy baja. Es una ensenada cubierta en parte por un islote. Los españoles tienen un poblado en las Maldonadas, con una guarnición. Se trabaja desde hace algunos años, en sus alrededores, una mina, pobre, de oro, y se encuentran también piedras bastante transparentes. A dos leguas, en el interior, hay una ciudad recién construída, poblada completamente de portugueses desertores, y se llama Pueblo Nuevo.

Fondeamos en Montevideo.— El 31, a las once de

la mañana, fondeamos en la bahía de Montevideo, con cuatro brazas de agua y fondo de fango blando y negro (1). Habíamos pasado la noche del 30 al 31 anclados con un ancla, con nueve brazas del mismo fondo a cuatro o cinco leguas en el Este de la isla de Flores. Las dos fragatas españolas destinadas a tomar posesión de las islas Malvinas estaban en esta rada desde hacía un mes.

Febrero. — Su comandante, D. Felipe Ruiz Puente, capitán de navío, había sido nombrado gobernador de estas islas. Llegamos juntos a Buenos Aires, a fin de concertar con el gobernador general, D. Francisco Bucarelli, las medidas necesarias para la cesión del establecimiento que yo debía entregar a los españoles. Nuestra estancia allí fué corta, y estuve de vuelta en Montevideo el 16 de febrero.

Camino por tierra de Buenos Aires a Montevideo. Habíamos hecho el viaje de Buenos Aires el Príncipe de Nussau y yo, remontando el río en una goleta; pero como para volver del mismo modo hubiéramos tenido el viento contrario, pasamos el río frente a Buenos Aires, por encima de la colonia del Santo Sacramento, e hicimos por tierra el resto del camino hasta Montevideo, donde habíamos dejado la fragata. Atravesamos estas llanuras inmensas, en las cuales hay que

(1) Tal era con la brújula la posición de nuestro anclaje: el monte, al Oeste 5° Norte; el molino de la Villa, al Sureste-cuarto-Este; el pabellón, al Este 5° Norte, una media legua; las más altas tierras del fondo de la bahía, al Norte-Nordeste, una legua; la punta que rompe a la entrada de la bahía, al Este o al Sureste, un tercio de legua. Echamos dos anclas Sureste y Noroeste.

fiarse del golpe de vista, conduciendo su camino de modo que no falten los vados de los ríos; empujando ante sí treinta o cuarenta caballos, entre los cuales hay que coger con lazo su relevo, cuando el que se monta está cansado; alimentándose con carne casi cruda, y pasando las noches en cabañas hechas de pieles, donde el sueño es interrumpido a cada instante por los rugidos de los tigres que merodean en los alrededores. No olvidaré en mi vida cómo pasamos el río de Santa Lucía, río muy profundo, muy rápido y mucho más ancho que el Sena frente a los Inválidos. Se os hace entrar en una canoa angosta y larga, uno de cuyos bordes es una mitad más alto que el otro; se obliga a entrar en el agua a dos caballos, el uno a estribor y el otro a babor de la canoa, y el patrón del barco, enteramente desnudo, precaución muy prudente seguramente, pero poco a propósito para tranquilizar a los que no saben nadar, sostiene como mejor puede por encima del agua la cabeza de los dos caballos, cuya tarea entonces es la de pasáros nadando al otro lado, si tienen fuerza para ello.

El señor Ruiz (1) llegó a Montevideo pocos días después que nosotros. Trajo al mismo tiempo dos goletas cargadas, una de madera y de bastimentos y otra de galleta y de harina, que embarcamos para remplazar lo que habíamos consumido desde Brest. Se había empleado el tiempo de nuestra estancia en Montevideo en calafatear el barco, en reparar el velamen que

(1) Aun cuando en el original dice «Don Ruis», hemos creído preferible traducir el señor Ruiz. (*N. de la T.*)

había servido durante la travesía y en llenar de agua las barricas. Pusimos también en la cala todos nuestros cañones, a excepción de cuatro, que conservamos para las señales; lo que nos dejaba sitio para tomar a bordo más cantidad de animales. Estando igualmente prestas las fragatas españolas, nos dispusimos a salir del río de la Plata.

CAPÍTULO II

Detalles acerca de los establecimientos de los españoles en el río de la Plata (1767).

SE está en un error acerca de las fuentes de este río. — El río de la Plata no corre bajo el mismo nombre desde su origen. Sale, se dice, del lago de Xarayes, hacia los 16° 30' Sur, bajo el nombre de Paraguay, que da a una inmensa extensión del país que atraviesa. Hacia el 27° se junta con el Paraná, cuyo nombre toma con las aguas. Corre en seguida derecho al Sur, hasta los 34°; recibe allí al Uruguay y tuerce su curso al Este bajo el nombre de la Plata, que conserva, en fin, hasta el mar.

Los jesuitas geógrafos, que han sido los primeros en atribuir el origen de este gran río al lago de los Xarayes (1), se han equivocado, y los demás escritores han seguido su error en este respecto. La existencia de este lago, que después se ha buscado inútilmente, hoy día se reconoce fabulosa. El marqués de Valdelirios y D. Jorge Meneses, habiendo sido nombrados, uno por España y otro por Portugal, para arreglar en

(1) Al S. W. de la meseta de Matto Grosso (Brasil). (*Nota de la edición española.*)

estas regiones los límites de las posesiones respectivas de las dos potencias, varios oficiales españoles y portugueses, recorrieron, desde 1751 hasta 1755, toda esta porción de América. Una parte de los españoles remontó el río del Paraguay, pensando entrar por esta vía en el lago de los Xarayes; los portugueses, por su parte, partiendo de Matto Grosso, establecimiento de su nación en la frontera interior del Brasil, a los 12° de latitud Sur, se embarcaron en un río llamado Cauru, que las mismas Cartas de los jesuítas señalan que se vierte también en el lago de los Xarayes. Quedaron muy sorprendidos los unos y los otros de encontrarse en el Paraguay a 14° de latitud Sur, sin haber visto ningún lago. Comprobaron que lo que se había tomado por un lago, es una vasta extensión de país, muy baja, la cual, en ciertas épocas del año, queda cubierta por las inundaciones del río.

Las fuentes del Plata.—El Paraguay o río de la Plata tiene sus fuentes entre el 5° y el 6° de latitud austral, casi a igual distancia de ambos mares y en las mismas montañas de donde sale el Madera, que va a verter sus aguas en las del Amazonas. El Paraná y el Uruguay nacen los dos en el Brasil; el Uruguay, en la Capitanía de San Vicente; el Paraná, cerca del mar Atlántico, en las montañas que están al Este-Noreste de Río Janeiro, de donde arranca su curso hacia el Oeste, y después vuelve al Sur.

Fecha y resumen histórico de los primeros establecimientos españoles.— Se encontrará en el tomo décimocuarto de la colección de viajes del abate Prévost, la historia del descubrimiento del río de la Plata y el

detalle de los establecimientos que los españoles han hecho allí. Se verá a Díaz de Solís, gran piloto de Castilla, entrar el primero en este río en 1515. Le dió su nombre, y el río lo conservó hasta 1526. Habiendo partido de España este año Sebastián Cabot, con el título de gran piloto de Castilla, a la cabeza de una escuadra de cinco navíos que debía conducir a las Molucas por el estrecho de Magallanes, entró en río de la Plata, que él llamó así porque, habiéndole remontado hasta por encima de la confluencia del Paraguay y del Paraná, sacó mucho oro y plata de los indios que habitaban las orillas. Los portugueses establecidos en el Brasil habían desde luego intentado penetrar en el Perú atravesando el Paraguay. Habiendo encontrado Cabot en su correría un oficial portugués, llegado para reconocer el país, creyó que su presencia era necesaria para asegurar la posesión de España. Despachó en consecuencia uno de sus barcos para pedir socorro y rendir cuenta al Emperador Carlos V de las razones que le habían determinado a no seguir su primera misión. Había dejado su escuadra en la confluencia del Paraguay y del Uruguay y se había establecido treinta leguas más arriba, en la desembocadura de un pequeño río, que llamó río Tercero, donde construyó un fuerte, bajo el nombre del Espíritu Santo. Los socorros que esperaba tardaban y regresó a España dos años después con su escuadra, dejando ciento veinte hombres para guardar su fuerte; pero una gran parte de esta guarnición pereció víctima del amor de que fué inflamado un cacique vecino por la mujer de uno de los oficiales de la tropa; y el

resto, demasiado débil para sostenerse en el país, se refugió en las costas del Brasil, donde pronto fué expulsado por los portugueses.

En 1535 tomó por fin la Corte de España el partido de enviar de nuevo a río de la Plata a D. Pedro de Mendoza, gran sumiller del Emperador; fué encargado del mando de la flota y nombrado gobernador general de todos los países que fueren descubiertos hasta el mar del Sur. Echó, bajo malos auspicios, los primeros cimientos de Buenos Aires en la orilla derecha del río, algunas leguas por debajo de su confluencia con el Uruguay, y su expedición no fué más que una serie de desdichas, que terminaron con su muerte. Sin embargo, algunos destacamentos españoles de la tropa de Mendoza, que habían remontado el río, fundaron en 1538, a trescientas leguas de su desembocadura, en la orilla occidental, la ciudad de Asunción, hoy capital del Paraguay. Al año siguiente, los habitantes de Buenos Aires, que no habían cesado desde su fundación de ser presa de todos los horrores del hambre y las incursiones de los indios, la abandonaron y fueron a la Asunción. Esta última colonia hizo progresos bastante rápidos; pero, en fin, la necesidad de tener a la entrada del río un puerto que pudiese servir de abrigo a los barcos que llevasen tropas y municiones, hizo que se restableciese Buenos Aires; don Pedro Ortiz de Zárate, gobernador del Paraguay, la reconstruyó en 1580, en el mismo lugar en que el infortunado Mendoza la había emplazado anteriormente; fijó allí su residencia, llegó a ser emporio de los barcos de Europa y sucesivamente capital de todas estas

provincias, sede de un obispo y residencia del gobernador general.

Situación de la ciudad de Buenos Aires. — Buenos Aires está situada a los 34° 35' de latitud austral; su longitud es de 61° 5' al Oeste de París, ha sido determinada por las observaciones astronómicas del Padre Feuillée. Esta ciudad, regularmente construída, es mucho mayor que lo que parece según el número de sus habitantes, que no excede de veinte mil, blancos, negros y mestizos.

Su población. — La forma de las casas es lo que la da tanta extensión. Si se exceptúan los conventos, los edificios públicos y cinco o seis casas particulares, todas las demás son muy bajas y no tienen más que el piso bajo. Tienen, de otra parte, vastos patios y casi todas, jardines. La ciudadela que encierra el Gobierno está situada a orillas del río y forma uno de los lados de la plaza principal; el opuesto está ocupado por el Ayuntamiento. La catedral y el obispado están en esta misma plaza, donde todos los días hay mercado público.

Esta ciudad carece de puerto. — No hay puerto en Buenos Aires, ni aun siquiera un muelle para facilitar el abordaje de los barcos. Los navíos no pueden aproximarse a la ciudad más de tres leguas. Descargan sus cargamentos en goletas, que entran en un pequeño río llamado río Chuelo, de donde las mercancías son llevadas en carros a la ciudad, que está a un cuarto de legua. Los barcos que han de carenar o tomar un cargamento en Buenos Aires, se van a la ensenada de Baragán, especie de puerto situado a nueve o diez leguas al Este-Sureste de esta ciudad.

Establecimientos religiosos.—Hay en Buenos Aires un gran número de Comunidades religiosas de uno y otro sexo. El año está lleno de fiestas de santos, que se celebran con procesiones y fuegos artificiales. Las ceremonias del culto son pretexto de espectáculos. Los frailes nombran a las principales señoras de la ciudad mayordomas de sus fundadores y de la Virgen. Este cargo las da el derecho y el cuidado de adornar la iglesia, de vestir la imagen y de llevar el hábito de la Orden. Para un extranjero es un espectáculo bastante singular ver en las iglesias de San Francisco o de Santo Domingo señoras de todas edades, asistir a los oficios con el hábito de estos santos fundadores.

Los jesuítas ofrecían a la piedad de las mujeres un medio de santificación más austero que los precedentes. Tenían paredaña a su convento una casa llamada *Casa de los ejercicios de las mujeres* (1); casadas y solteras, sin consentimiento de los maridos o de los padres, venían a santificarse con un retiro de doce días. Estaban allí alojadas y alimentadas a expensas de la Compañía. Ningún hombre penetraba en este santuario, si no estaba revestido con el hábito de San Ignacio; los criados, hasta del sexo femenino, no podían acompañar a sus señoras. Los ejercicios practicados en este santo lugar eran la meditación, la oración, los catecismos, la confesión y la flagelación. Se nos ha hecho notar los muros de la capilla, todavía teñidos con la sangre que hacían (se nos ha dicho) brotar las dis-

(1) Lo subrayado está en español en el original francés.

ciplinas con que la penitencia armaba las manos de estas Magdalenas.

Cofradía y procesiones de negros. — Por lo demás, la caridad de los frailes no hace elección de personas. Hay ceremonias sagradas para los esclavos, y los dominicos han establecido una cofradía de negros. Tienen sus capillas, sus misas, sus fiestas y un entierro bastante decente: todo esto no les cuesta al año más que cuatro reales por negro congregado. Los negros reconocen por patronos a San Benito de Palermo y a la Virgen, tal vez con motivo de estas palabras de la Escritura: *nigra sum, sed formosa filia Jerusalem*. El día de su fiesta eligen dos reyes, uno representa al rey de España y otro al de Portugal, y cada rey se elige una reina. Dos bandas, armadas y bien vestidas, forman tras los reyes una procesión, la cual marcha con cruces, estandartes e instrumentos. Se canta, se danza, se hacen simulacros de combate de un partido a otro y se recitan letanías. La fiesta dura de la mañana a la noche y el espectáculo es bastante agradable.

Afuera de Buenos Aires: sus producciones. — Las afueras de Buenos Aires están bien cultivadas. Los habitantes de la ciudad tienen casi todas casas de campo que llaman *quintas*, y sus alrededores suministran abundantemente todos los frutos necesarios para la vida. Exceptúo el vino, que traen de España, o que obtienen de Mendoza, viñedo situado a doscientas leguas de Buenos Aires. Estos alrededores cultivados no se extienden muy lejos; si nos alejamos a tres leguas de la ciudad no se encuentran más que campos inmensos,

abandonados a una multitud innumerable de caballos y de vacas, que son sus únicos habitantes. Apenas, recorriendo esta vasta región, se encuentran algunas cabañas dispersas, construídas, más que para hacer el país habitable, para hacer constar a los diversos particulares la propiedad del terreno, o más bien la de los animales que lo cubren. Los viajeros que lo atraviesan no tienen ningún refugio, y se ven obligados a dormir en las mismas carretas que los conducen y que son los únicos vehículos de que aquí se sirven para las largas caminatas. Los que viajan a caballo, lo que se llama ir a la ligera, están frecuentemente expuestos a dormir en el vivac, en medio de los campos.

Abundancia de animales. — Todo el país es llano, sin montañas y sin otros bosques que los de los árboles frutales. Situado bajo el clima de la más deliciosa temperatura, sería uno de los más abundantes del Universo en toda clase de producciones, si estuviere cultivado.

El poco trigo y maíz que se siembra produce mucho más que en nuestras mejores tierras de Francia. A pesar de este aviso de la Naturaleza, casi todo está inculto, las cercanías de la ciudad como las tierras más lejanas; y si la casualidad hace encontrar algunos labradores, son negros esclavos. Por lo demás, los caballos y demás animales están en tan gran abundancia en estos campos, que los que aguijan los bueyes uncidos a las carretas, van a caballo, y los habitantes o los viajeros, cuando tienen hambre, matan una vaca, toman lo que pueden comerse y abandonan el resto, que sirve

de presa a los perros salvajes y a los tigres, que son los únicos animales peligrosos de este país.

Los perros han sido importados de Europa; la facilidad de alimentarse en pleno campo les ha hecho abandonar los poblados, y se han multiplicado hasta lo infinito. Se reúnen frecuentemente en rebaños para atacar a un toro y hasta a un hombre a caballo, si son empujados por el hambre. Tigres no hay muchos, excepto en los lugares donde hay bosques y a las orillas de los riachuelos. Es conocida la destreza de los habitantes de estas regiones en servirse del lazo (1); también es verdad que hay españoles que no temen enlazar a tigres, y no lo es menos que varios acababan por ser presa de estos temibles animales. He visto en Montevideo una especie de gato tigre, cuyo pelo, bastante largo, es blanco grisáceo. El animal es muy corto de patas, y puede tener cinco pies de longitud; es peligroso, pero muy raro.

(1) El lazo de que se sirven es una correa trenzada muy fuerte, de la que un cabo está atado a la silla del caballo que montan, y el otro forma un nudo corredizo. Armados de este lazo, se reúnen varios y van a elegir en medio de los rebaños el animal que quieren tener. El primero que puede alcanzarle le lanza su lazo, y rara vez deja de cogerle por los cuernos. Otro, en tanto que el toro sigue al caballo del que le ha enlazado, trata de cogerle con su lazo una de las patas de atrás. En el momento en que lo ha logrado, los caballos, educados para esta caza, giran con velocidad cada uno de un lado opuesto, y la sacudida que dan poniendo tenso el lazo derriba al toro. Entonces se detienen, tirando fuertemente del lazo, a fin de que el toro no pueda levantarse. En este momento los hombres echan pie a tierra y matan fácilmente al animal, tendido y sin poder defenderse.

Escasez de madera. — Medios de remediarlo. — La leña es muy cara en Buenos Aires y en Montevideo. No se encuentran en los alrededores más que algunas leñas, apenas propias para quemar. Todo lo que es necesario para la armazón de las casas, la construcción y reparación de las embarcaciones que navegan por el río, viene del Paraguay en balsas. Sería, sin embargo, fácil sacar del país alto toda la madera necesaria para la construcción de los grandes navíos. De Montegrande, donde están las más hermosas, se las transportarían en almadías por el Ibicui, en el Uruguay; y desde el Salto Chico del Uruguay, barcos hechos ex profeso para este uso las conducirían al sitio del río en que se hubieran establecido astilleros.

Detalles sobre los americanos de esta región. — Los naturales que habitan esta parte de la América, al Norte y al Sur del río de la Plata, son del número de los que no han podido ser todavía dominados por los españoles, y que llaman indios bravos. Son de mediana talla, muy feos y casi todos sarnosos. Su color es muy bronceado, y la grasa con que se frotan continuamente los hace todavía más negros. No tienen otro vestido que un gran manto de piel de corzo que les cubre hasta los talones, y en el que se envuelven. Las pieles de que está compuesto están muy bien curtidas; ponen el pelo para dentro y el exterior está pintado de diversos colores. El distintivo de los caciques es una banda de cuero con que se ciñen la frente; está recortada en forma de corona y adornada con placas de cobre. Sus armas son el arco y la flecha;

se sirven también del lazo y de las bolas (1). Estos indios pasan su vida a caballo y no tienen morada fija, al menos cerca de los establecimientos españoles. Vienen algunas veces con sus mujeres para comprar aguardiente, y no dejan de beber hasta que la embriaguez les deja completamente sin movimiento. Para procurarse licores fuertes venden armas, pieles y caballos; cuando han agotado sus recursos, se apoderan de los primeros caballos que encuentran cerca de las casas y se alejan. Algunas veces se reúnen en tropas de doscientos a trescientos para robar bestias en las tierras de los españoles o para atacar las caravanas de los viajeros. Pillan, asesinan y hacen esclavos (2). Es un mal sin remedio. ¿Cómo domar una nación errante en un país inmenso e inculto, donde sería hasta difícil encontrarla? Además, estos indios son valientes, agueridos, y ya no es aquel tiempo en que un español hacía huír mil americanos.

Raza de bandidos establecidos al Norte del río.— Se ha formado desde hace algunos años al Norte del río una tribu de bandidos, que podrá hacerse más peligrosa a los españoles si no toman medidas rápidas para destruirla. Algunos malhechores escapados a la justicia se han retirado al Norte de las Maldonadas;

(1) Estas bolas son dos piedras redondas del tamaño de una granada de dos libras, encajadas una y otra en una banda de cuero y atadas a cada una de las extremidades de una tripa retorcida de seis a siete pies de longitud. Se sirven a caballo de este arma como de una honda, y alcanzan hasta doscientos pasos al animal que persiguen.

(2) Un malon. (N. de la T.)

desertores se han unido a ellos; insensiblemente, el número ha crecido; han tomado mujeres entre los indios y comenzado una raza que no vive más que del pillaje. Van a robar bestias en las posesiones españolas, para conducir las a las fronteras del Brasil, donde las cambian con los paulistas (1) por armas y vestidos. ¡Desgraciados de los viajeros que caen en sus manos! Se asegura que son actualmente más de seiscientos. Han abandonado su primera residencia y se han retirado mucho más lejos, hacia el Noroeste.

Extensión del Gobierno de la Plata. — El gobernador general de la provincia de la Plata reside, como hemos dicho, en Buenos Aires. En todo lo que no concierne al mar depende del Virrey del Perú; pero la distancia hace esta dependencia casi nula, y no existe realmente más que para la plata, que está obligado a obtener de las minas del Potosí, dinero que ya no vendrá en barras desde que se ha fundado este mismo año en el Potosí una Casa de la Moneda. Los gobiernos particulares del Tucumán y del Paraguay, cuyos principales establecimientos son Santa Fe, Corrientes, Salta, Tujus, Córdoba, Mendoza y la Asunción, dependen, así como las famosas misiones de los jesuitas, del gobernador general de Buenos Aires. Esta vasta provincia comprende, en una palabra, todas las posesiones españolas al Este de las cordilleras, desde el río de las Amazonas hasta el estrecho de Magallanes.

(1) Los paulistas son otra raza de bandidos salidos del Brasil, y que han constituido república hacia fines del siglo XVI. Se llaman *paulistas*, del lugar de San Pablo, que es su principal residencia.

Es verdad que al Sur de Buenos Aires no hay ya ningún establecimiento; la única necesidad de proveerse de sal hace penetrar a los españoles en estas regiones. Parte a este efecto todos los años de Buenos Aires un convoy de doscientas carretas, escoltado por trescientos hombres; va a cerca de 40° a cargarse de sal en los lagos de las cercanías del mar, donde se forma naturalmente. En otro tiempo los españoles la enviaban a buscar con goletas a la bahía de San Julián.

Aplazo para el segundo viaje, que las circunstancias nos han obligado a hacer en el río de la Plata, el hablar de las misiones del Paraguay; será ocasión de entrar en detalles refiriendo la expulsión de los jesuitas, de la que hemos sido testigos.

El comercio de la provincia del Plata es el más pobre de la América española; esta provincia no produce oro ni plata, y sus habitantes son demasiado poco numerosos para que puedan sacar del suelo tantas otras riquezas como encierra en su seno; el comercio mismo de Buenos Aires no es actualmente lo que era hace diez años: ha decaído considerablemente desde que está prohibida lo que allí llaman la *internación de las mercancías*; es decir, desde que está prohibido hacer pasar las mercancías de Europa, por tierra, de Buenos Aires al Perú y a Chile; de suerte que los únicos objetos de su comercio con estas dos provincias son hoy el algodón, las mulas y el mate o hierba del Paraguay (1).

(1) *Ilex Paraguaiensis*: afín a nuestro acebo. La infusión de sus hojas constituye una bebida (*mate*) sucedánea del te. En América del Sur, en donde se hace de ella enorme consumo, se prepara en taza especial y se la toma aspirando por un tubito (*bombilla*) de

El dinero y el crédito de los negociantes de Lima han hecho dictar esta ordenanza, contra la que reclaman los de Buenos Aires. El proceso está pendiente en Madrid, donde yo no sé cómo ni cuándo se le juzgará. Sin embargo, Buenos Aires es rico: yo he visto salir un barco de registro con un millón de piastras; y si todos los habitantes de este país tuviesen el mercado de sus cueros con Europa, sólo este comercio bastaría para enriquecerles.

Colonia del Santo Sacramento. — Antes de la última guerra se hacía aquí un contrabando enorme con la colonia del Santo Sacramento, plaza que los portugueses poseen en la orilla izquierda del río, casi enfrente de Buenos Aires; pero esta plaza está en la actualidad de tal modo cerrada por las nuevas obras con que los españoles la han murado, que el contrabando con ella es imposible, si no hay connivencia; los portugueses mismos que la habitan se ven obligados a sacar por mar sus subsistencias del Brasil. En fin, este puesto es aquí para España respecto de los portugueses, lo que es en Europa Gibraltar respecto de los ingleses.

Detalles sobre la ciudad de Montevideo. — La ciudad de Montevideo, establecida desde hace cuarenta

caña o plata, agujereado en su parte inferior — que es la que se sumerge —, para que pase el líquido y no las hojas escaldadas.

Además del *Ilex Paraguaiensis* hay otras especies (*I amara*, *I affinis*, *I dumosa*, etc.), en el Paraguay y en Minas Geraes y Sao Paulo (Brasil). Todas reciben el nombre de *hierba mate*, *conguha* y *ca a*, en guarani. Se debe a los jesuitas de las misiones la mejora de su cultivo. (*N. de la T.*)

años, está situada en la ribera septentrional del río, treinta leguas por encima de su desembocadura y construída en una península que defiende de los vientos del Este una bahía de cerca de dos leguas de saco por una de anchura a su entrada. En la punta occidental de esta bahía hay un monte aislado bastante elevado, el cual sirve de reconocimiento y ha dado nombre a la ciudad; las otras tierras que la rodean, son muy bajas. El lado de la llanura está defendido por una ciudadela: varias baterías protegen el lado del mar y fondeadero; hasta hay una en el fondo de la bahía, en una isla muy pequeña, llamada isla de los Franceses.

Sobre el fondeo en esta bahía. — El fondeadero de Montevideo es seguro, aunque se sufran algunas veces *pamperos*, que son borrascas de viento del Suroeste, acompañadas de tormentas horrosas. Hay poco fondo en toda la bahía; se fondea con tres, cuatro o cinco brazas de agua en un fango muy blando, donde los mayores navíos mercantes encallan, sin sufrir ninguna avería; pero los barcos finos se arquean fácilmente y sufren. La hora de las mareas no tiene regla: según el viento que haga, el agua está alta o baja. Se debe desconfiar de una cadena de rocas que se extiende desde algunos cables a la altura de la punta del Este de esta bahía; la mar rompe allí y las gentes del país la llaman la Punta de las Carretas (1).

(1) Con poco trabajo y a poco coste se haría en el río de Santa Lucía uno de los más hermosos puertos del mundo. Este río está situado del mismo lado y a ocho o diez leguas al Oeste de Montevideo. No se trataría más que de dragar un banco de arena de casi

La escala es excelente para las tripulaciones. — Montevideo tiene un gobernador particular, el cual está inmediatamente bajo las órdenes del gobernador general de la provincia. Los alrededores de esta ciudad están casi incultos y no producen ni trigo ni maíz: hay que hacer traer de Buenos Aires la harina, la galleta y demás provisiones necesarias a los barcos.

En las huertas, sean de la ciudad, sean de las casas de las cercanías, no se cultiva casi ninguna legumbre: se encuentran solamente melones, calabazas, higos, melocotones, manzanas y membrillos en gran cantidad. Los animales son tan numerosos como en el resto del país, lo que, unido a la salubridad del aire, hace la escala en Montevideo excelente para las tripulaciones; únicamente se deben tomar medidas para impedir la desertión. Todo incita a ella al marinero en un país donde la primera reflexión que le sorprende al desembarcar, es que se vive allí casi sin trabajo. En efecto, ¿cómo resistir a la comparación de deslizarse en el seno de la ociosidad los días tranquilos, bajo un clima delicioso, o languidecer, hundido bajo el peso de una vida constantemente laboriosa, y acelerar en los trabajos del mar los dolores de una vejez indigente?

ciento cincuenta pies de extensión, que se halla a la entrada y en el que no hay más que diez a once pies de agua. En seguida se encuentran nueve, diez, once o doce brazas durante una extensión considerable, remontando el río.

CAPÍTULO III

Partida de Montevideo. — Navegación hasta las islas Malvinas. — Su entrega a los españoles. — Detalles históricos sobre estas islas.

FEBRERO de 1767. — *Partida de Montevideo.* — El 28 de febrero de 1767 aparejamos de Montevideo con las dos fragatas españolas y una tartana cargada de animales. Convinimos el Sr. Ruiz y yo que en el río él iría a la cabeza, y que una vez en alta mar yo conduciría la marcha. Sin embargo, para obviar en caso de separación, había dado a cada una de las fragatas un piloto práctico de las Malvinas. Por la tarde nos vimos obligados a fondear, porque la bruma no permitía ver ni el continente ni la isla de Flores. El viento fué contrario al día siguiente; contaba, sin embargo, con que aparejaríamos; las corrientes, bastante fuertes en este río, favorecían las bordadas; pero viendo terminar casi el día sin que el comandante español hiciese ninguna señal, envié un oficial para decirle que, acabando de reconocer la isla de Flores en un claro, me encontraba fondeado muy cerca del banco de los Ingleses, y que mi opinión era aparejar al día siguiente, con viento contrario o no. El Sr. Ruiz me respondió que estaba en las manos del piloto práctico

del río, que no quería levar anclas más que con viento favorable. El oficial le previno entonces en mi nombre que me haría a la vela al amanecer, y que le esperaría bordeando o fondeando más al Norte, a menos que las mareas o la fuerza del viento no me separasen de él, a pesar mío.

La tartana no había fondeado la víspera, y la perdimos de vista por la tarde para no volverla a ver. Volvió a Montevideo tres semanas después sin haber cumplido su misión.

La noche fué borrascosa; el pampero sopló con furia y nos empujó fuera; una segunda ancla que echamos nos detuvo.

Racha de viento sufrida en el río. — Al amanecer vimos los barcos españoles, con el palo mayor de gavia y las vergas bajas recogidas, que estaban mucho más fuera que nosotros. El viento era todavía contrario y violento; la mar, muy gruesa, y sólo a las nueve pudimos aparejar con las cuatro velas mayores; a mediodía habíamos perdido de vista a los españoles que estaban anclados, y el 3 de marzo por la tarde estábamos fuera del río.

Marzo de 1767. — Derrotero de Montevideo a las islas Malvinas. — Tuvimos durante la travesía a las Malvinas vientos variables del Noroeste al Suroeste; casi siempre mal tiempo y marejada; nos vimos forzados a quedarnos al paio el 15 y el 16, tras sufrir algunas averías.

Por otra parte, nuestra arboladura exigía un gran cuidado: la fragata derivaba desmesuradamente, su marcha no era nunca igual en ambos bordos y el mal

tiempo no nos permitía intentar cambios en su estiba-
ción, que hubiesen podido asentarla mejor.

En general, los barcos estrechos y largos son en tal modo caprichosos, está sujeta su marcha a un número tan grande de causas frecuentemente imperceptibles, que es difícil descubrir de qué dependen. No se va más que a tanteos, y los más hábiles pueden equivocarse.

Desde el 17 por la tarde, que comenzamos a encontrar fondos, el tiempo estuvo casi siempre cargado de una bruma espesa. El 19, no viendo tierra, aunque el horizonte se hubiese aclarado, y que por mi itinerario estuviese al Este de las islas Sébaldes, temí haber pasado las Malvinas y tomé el partido de correrme hacia el Oeste; el viento, lo que es muy raro en estos parajes, favorecía esta resolución. Hice un gran camino en esta dirección durante veinticuatro horas, y habiendo encontrado entonces los fondos de la costa de los patagones, seguro de mi posición, volví a tomar con confianza mi ruta al Este.

Falta cometida en la dirección de este derrotero. — En efecto, el 21, a las cuatro de la tarde, vimos las Sébaldes, que nos demoraban al Nordeste-cuarto-Este a ocho o diez leguas de distancia, y bien pronto después vimos la tierra de las Malvinas. Me hubiese ahorrado el embarazo en que me encontraba si temprano hubiese tenido viento para aproximarme a la costa de América y buscar las islas en latitud.

Peligro que corrimos. — El 22, a la puesta del sol, habíamos descubierto las tierras de las Malvinas más Este, al Este-Sureste 5° Sur, distantes de seis a siete

leguas, y las más cerca de nosotros, al Sur-cuarto-Sureste, distantes cuatro leguas.

Hice gobernar al Este de la brújula, valiendo el Este-Sureste corregido, a fin de prolongar durante la noche, a esta misma distancia de cuatro leguas, la costa de las islas, la cual corre Este-Sureste y Oeste-Noroeste corregidos. Los vientos eran del Suroeste, y corríamos a estribor, cuando a las diez y media, momentos después de salir la luna, vimos una punta de tierra ante nosotros; nos acercamos para evitarla; pero bien pronto, habiendo notado distintamente que esta punta, de la que no estábamos apenas más que una legua, se extendía mucho en alta mar, dimos en el acto a babor, proa al Noroeste.

No pudiendo virar ni aun con este rumbo, hubo que correr varias bordadas para elevarnos. Sólo a las tres de la mañana, habiendo salido de la bahía en la cual nos habíamos comprometido, pudimos volver a tomar nuestro primer rumbo, corriendo a longo de costa al Este-Sureste corregido.

Esta punta que nos puso en peligro es la punta del Este del estrecho de las Malvinas, la cual avanza lo menos cuatro leguas más que la costa. Nuestra situación era tanto más crítica cuanto que no teníamos el recurso de anclar, porque en la especie de bahía formada por esta punta el fondo es de roca.

El 23 por la noche entramos y anclamos en la gran bahía, donde anclaron también el 24 las dos fragatas españolas. Habían sufrido mucho en su travesía; la racha de viento del 16 les había obligado a arribar viento en popa, y habiendo recibido la comandante un gol

pe de mar que le había llevado sus toneles, hundido las ventanas de su salón y embarcado mucha agua. Casi todos los animales embarcados en Montevideo para la colonia habían perecido por el mal tiempo. El 25, los tres barcos entraron en el puerto y amarraron.

Toma de posesión de nuestro establecimiento de las Malvinas, por los españoles. — El 1 de abril entregué nuestro establecimiento a los españoles, que tomaron posesión de él enarbolando la bandera de España, que desde tierra y de los navíos saludaron con veintiún cañonazos a la salida y a la puesta del sol. Yo había leído a los franceses habitantes de esta colonia naciente, una carta del Rey, por la que S. M. les permitía quedar allí bajo el dominio del Rey Católico. Algunas familias se aprovecharon de este permiso; el resto, con la Plana Mayor, fué embarcado en las fragatas españolas, las cuales aparejaron para Montevideo el 27 por la mañana (1).

(1) Cuando entregué el establecimiento a los españoles, todos los gastos, especialmente algunos que habían sido hechos hasta el 1 de abril de 1767, ascendían a 603.000 libras, comprendiendo el interés del 5 por 100 de las sumas gastadas desde el primer armamento. Habiendo reconocido Francia el derecho de Su Majestad Católica sobre las islas Malvinas, el Rey de España, por un principio de derecho público, conocido de todo el mundo, no debía ningún reembolso de estos gastos. Sin embargo, como adquiriría los navíos, bateles, mercancías, armas, municiones de guerra y de boca que componían nuestro establecimiento, este Monarca, tan justo como generoso, ha querido reembolsarnos de nuestros adelantos, y la suma supradicha nos ha sido entregada por sus tesoreros, parte en París, y el resto, en Buenos Aires.

En cuanto a mí, me vi obligado a permanecer en las Malvinas esperando *La Estrella*, sin la cual no podía continuar mi viaje.

Detalles históricos sobre las Malvinas: Américo Vespucio hizo su descubrimiento. — Se me perdonarán algunas noticias históricas sobre estas islas.

Me parece que se puede atribuir su primer descubrimiento al célebre Américo Vespucio, que, en su tercer viaje para el descubrimiento de América, recorrió la costa Norte en el mes de abril de 1502. Ignoraba en verdad si pertenecía a una isla o si formaba parte del continente; pero es fácil deducir del rumbo que siguió, de la latitud a que llegó, de la descripción misma que da de esta costa, que era la de las Malvinas (1).

Navegantes franceses e ingleses la han visto después de él. — Aseguraré con no menos fundamento, que Beauchesne Gouin, volviendo del mar del Sur, en 1700, ha anclado en la parte oriental de las Malvinas, creyendo ser las Sébaldes.

Su relación dice que, después de haber descubierto la isla a la que dió su nombre, vino a anclar al Este de la más oriental de las Sébaldes. Haré notar desde un principio, que estando situadas las islas Malvinas entre las Sébaldes y la isla Beauchesne, y siendo de una extensión considerable, el navegante francés debió necesariamente encontrar la costa de las Malvinas. En segundo lugar, es imposible haber anclado al Este de las Sébaldes sin ver las Malvinas: yo las he divisado es-

(1) Las Malvinas, hoy británicas, son las islas Falkland. Tienen unos 3.000 habitantes. (*N. de la T.*)

tando a cuatro leguas al Oeste de estas primeras islas. En fin, si se siguen los detalles que da acerca de la naturaleza del país donde recaló, se terminará por convencerse de la veracidad de mis conjeturas. Beauchesne vió en un principio una sola isla de inmensa extensión; sólo después de haber salido de ella se presentaron ante él otras dos pequeñas; recorrió un terreno húmedo cubierto de aguas estancadas y de lagos de agua dulce, llenos de ocas, de zarcetas, de patos y de agachadizas; no vió bosques: todo esto concierta a maravilla con las Malvinas. Las Sébaldes, por el contrario, son tres pequeñas islas pedregosas, donde Guillermo Dampierre, yendo al mar del Sur en 1683, buscó inútilmente hacer aguada, y donde no pudo encontrar un buen fondeadero. En consecuencia, si no es en las Malvinas donde Beauchesne ha tocado, es preciso que sea en alguna isla desconocida situada más al Este; pero no puede ser en las Sébaldes.

Sea lo que fuere, las islas Malvinas hasta hoy estaban muy imperfectamente conocidas. La mayor parte de los relatos nos las describen como un país cubierto de bosques. Richard Hawkins, que se había aproximado a su costa septentrional, a la que dió el nombre de Virginia d'Hawkins, y que la ha descrito bastante bien, aseguraba que estaba poblada, y pretendía haber visto hogueras. A principios del siglo, el *San Luis*, navío de Saint-Malo, fondeó en la costa del Sureste, en una mala bahía, al abrigo de algunas islas pequeñas, que llamó islas D'Anican, del nombre del armador; pero no permaneció allí más que para hacer aguada, y continuó su derrotero sin preocuparse de reconocerlas.

Se establecen los franceses. — Entretanto, su posición para servir de escala a los barcos que van al mar del Sur y de escala para el descubrimiento de las tierras australes, había llamado la atención de los navegantes de todas las naciones. Al principio del año 1763, la corte de Francia resolvió formar un establecimiento en estas islas. Propuse al ministerio comenzarlo a mis expensas, y secundado por MM. Nerville y D'Arboulín, uno mi primo hermano y el otro mi tío, hice en el acto construir y armar en Saint-Malo, bajo la dirección de M. Duclos Guyot, hoy mi segundo, el *Águila*, de veinte cañones, y la *Esfinge*, de doce, que proveí de todo lo necesario para una expedición de esta clase. Embarqué varias familias acadienses (1), raza de hombres laboriosa, inteligente y que debe ser cara a Francia por la inviolable adhesión que le han demostrado estos honrados e infortunados ciudadanos.

Primer establecimiento en estas islas. — El 15 de septiembre de 1763 di velas de Saint-Malo: M. De Nerville se había embarcado conmigo en el *Águila*. Después de dos escalas, una en la isla Santa Catalina, en la costa del Brasil, y otra en Montevideo, donde tomamos muchos caballos y ganado vacuno, arribamos a las islas Sébaldes el 31 de enero de 1764. Di en un gran saco que forma la costa de las Malvinas, entre su punta del Noroeste y las Sébaldes; pero no habiendo visto buen fondeadero, fui a largo de la costa Nor-

(1) Naturales de Acadia — hoy Nueva Escocia, en el Canadá —, en donde había antiguos colonos franceses. (*N. de la T.*)

te (1), y habiendo llegado a la extremidad oriental de las islas, entré el 3 de febrero en una gran bahía, que me pareció cómoda para formar allí un primer establecimiento.

Detalles sobre la manera de hacerlo. — La misma ilusión que había hecho creer a Hawkins, a Wood Roger y a los demás que estas islas estaban cubiertas de bosques, actuó también sobre mis compañeros de viaje y sobre mí. Vimos con sorpresa al desembarcar, que lo que nosotros habíamos tomado por bosques cinglando a longo de la costa, no eran otra cosa que matas de juncos muy elevadas y muy juntas. Su pie al desecarse adquiere el color de hierba muerta hasta cerca de una toesa (2) de altura, y de ahí sale una mata espesa de juncos de un hermoso verde, que corona este pie; de suerte que, de lejos, los tallos reunidos presentan el aspecto de un bosque de mediana altura. Estos juncos no crecen más que a orillas del mar y en las pequeñas islas; las montañas de tierra

(1) Al Este del estrecho de las Malvinas, a longo de costa, cerca de tres cuartos de legua, nos encontramos este año en una marea con mucha resaca: la mar con extraordinario oleaje, en un espacio de más de media legua, rompía como entre bajos. Comprometidos en esta resaca, pasamos mucha inquietud. Estábamos entonces en luna nueva y los vientos eran al Oeste. Durante tres años hemos pasado varias veces por este mismo sitio; hemos pasado hasta en circunstancias semejantes, por el estado de la luna y del viento, y no se ha encontrado la formidable resaca, sino más bien una mar igual y con mucho fondo. ¿Cómo explicar esta anomalía?

(2) Antigua medida lineal equivalente a un metro novecientos cuarenta y nueve milímetros.

firme están en algunos sitios cubiertas enteramente de brezos, que fácilmente se toman de lejos por tallares.

Las diversas exploraciones que ordené en seguida, y que yo mismo emprendí en la isla, durmiendo todos a cielo raso y viviendo de la caza, no nos procuraron el descubrimiento de ninguna clase de bosque ni señales de que esta tierra hubiese sido nunca frecuentada por algún navío. Encontré solamente y en abundancia una excelente turba, que podía suplir a la leña, tanto para la calefacción como para la fragua, y recorrí llanuras inmensas cortadas por todas partes de riachuelos de un agua límpida y transparente. La Naturaleza no ofrecía, de otra parte, para el sustento de los hombres más que la pesca y varias clases de caza terrestre y acuática. A la verdad, esta caza estaba en gran cantidad y fácil de coger. Fué un espectáculo singular ver a nuestra llegada a todos los animales, hasta entonces únicos habitantes de la isla, aproximarse a nosotros sin temor y no mostrar otros movimientos que los que inspira la curiosidad a la vista de un objeto desconocido. Las aves se dejaban coger con la mano; algunas venían ellas mismas a posarse en las personas paradas. ¡Tan cierto es que el hombre no lleva impreso un carácter de ferocidad que haga reconocer en él, por el solo instinto de los animales débiles, el ser que se alimenta con su sangre! Esta confianza no les duró mucho tiempo; bien pronto aprendieron a desconfiar de su más cruel enemigo.

Primer año. — El 17 de marzo determiné el emplazamiento de la nueva colonia a una legua al fondo de

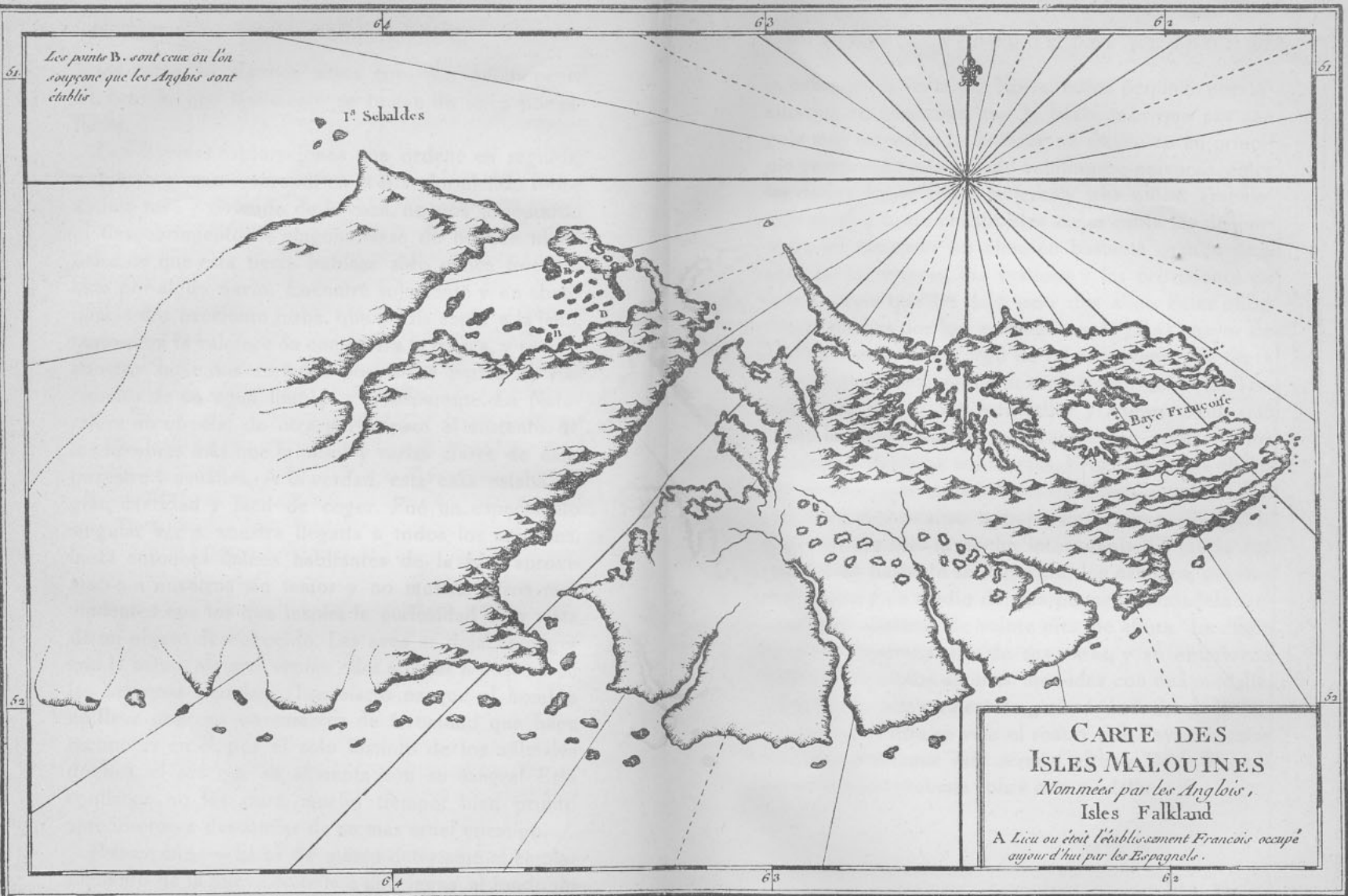


Fig. 2.^a CARTA DE LAS ISLAS MALVINAS, LLAMADAS POR LOS INGLESES ISLAS FALKLAND, según Bougainville.
 A, sitio en que estaba el establecimiento francés; B, puntos en que se sospecha que los ingleses se establecieron.

la bahía, en la costa del Norte, en un pequeño puertecito que no comunica con la bahía más que por una gola muy estrecha. La colonia no estuvo en un principio compuesta más que de veintinueve personas, entre las cuales había cinco mujeres y tres niños. Trabajamos en el acto en construirles casas cubiertas de juncos y en construir un almacén bastante grande para encerrar los víveres, los vestidos y las provisiones de toda especie que les dejé para dos años. Estas obras fueron hechas por los marineros, y la plana mayor de los dos barcos se encargó de erigir un fuerte de tierra y de césped capaz de contener catorce cañones. Trabajé a la cabeza de este taller y admiré hasta qué punto las circunstancias extraordinarias exaltan a los hombres y duplican sus fuerzas. El celo de estos oficiales no decayó ni un solo instante durante quince días que duró este penoso trabajo, que comenzaba con la aurora y que sólo la noche interrumpía. El fuerte fué construído bastante sólidamente; los cañones, puestos en batería; y en medio de esta pequeña ciudadela elevamos un obelisco de veinte pies de altura. La efigie del Rey decoraba una de sus caras, y se enterraron bajo sus cimientos algunas monedas con una medalla, en la que en una cara estaba grabada la fecha de la empresa y en la otra se veía el rostro del Rey, con estas palabras por lema: *Tibi serviat ultima Thule*. Tal era la inscripción grabada sobre esta medalla:

ESTABLECIMIENTO DE LAS ISLAS
MALVINAS, SITUADAS A 51° Y 30' DE
LATITUD AUSTRAL Y 61° Y 50' DE LONGITUD
OCCIDENTAL DEL MERIDIANO DE PARÍS, POR
LA FRAGATA EL *AGUILA*, CAPITÁN P. DUCLOS GUYOT,
CAPITÁN DE BRULOTE, Y LA CORBETA LA *ESFINGE*, CAPITÁN
F. CHÉNARD DE LA GIRAUDAIS, TENIENTE DE FRAGATA, ARMADAS
POR LUIS ANTONIO DE BOUGAINVILLE, CORONEL DE INFANTERÍA,
CAPITÁN DE NAVÍO, JEFE DE LA EXPEDICIÓN; G. DE NERVILLE,
CAPITÁN DE INFANTERÍA, Y DE P. D'ARBOULIN, ADMINISTRADOR GE-
NERAL DE CORREOS DE FRANCIA. CONSTRUCCIÓN DE UN FUERTE Y
DE UN OBELISCO ADORNADO DE UN MEDALLÓN DE SU MAJES-
TAD LUIS XV CON ARREGLO A LOS PLANOS DE A. L'HUIL-
LIER, INGENIERO GEÓGRAFO DE CAMPO, AGRE-
GADOS A LA EXPEDICIÓN; BAJO EL MINIS-
TERIO DE E. DE CHOISEUL, DUQUE DE
STAINVILLE. EN FEBRERO DE 1764

Con estas palabras por exergo:

CON AMUR TENUES GRANDIA

Entretanto, para animar a los colonos y aumentar su confianza en socorros próximos que les prometí, M. De Nerville consintió en quedar a su cabeza y en compartir los azares de este débil establecimiento en los confines del Universo, el único que hubiese entonces a una latitud tan elevada en la parte austral de nuestro Globo; el 5 de abril de 1764 tomé solemnemente posesión de las islas en nombre del Rey, y el 8 di velas para Francia.

Segundo año. — El 6 de octubre del mismo año volví a partir de Saint-Malo en el *Águila*; y después de una travesía que no tuvo nada de notable, más que haber buscado inútilmente la isla Pepys, llegué a las Malvinas el 5 de enero de 1765. Experimenté la satisfacción inefable de ver que mis colonos habían go-

zado de una salud perfecta y que estaban en el mejor estado. Uno solo había perecido en una cacería, sin que se hubiese podido saber por qué accidente, pues no iba acompañado. Hasta dos años después no se encontró su cuerpo.

El invierno no había sido duro; había habido muy poca nieve y nada de hielo. La caza y la pesca se habían hecho siempre con el mayor éxito. Monsieur De Nerville había construido un polvorín, un almacén nuevo de piedra, por haberse hundido el antiguo, y restaurado el fuerte, terminando los fosos y perfeccionando las murallas.

Me apresuré a desembarcar los nuevos habitantes y las provisiones de toda especie destinadas a la colonia, hacer aguada y cargar lastre; después de un viaje por tierra, que emprendí para reconocer el estrecho que separa las dos Malvinas grandes, me di a la vela el 2 de febrero para ir a buscar en el estrecho de Magallanes un cargamento de maderas variadas.

El 16, a vista del cabo de las Vírgenes, divisamos tres navíos, y al día siguiente, entrando con ellos en el estrecho, nos pudimos asegurar que eran ingleses. Eran los del comodoro Byron, que, después de haber venido a reconocer las islas Malvinas, a lo largo de las que habían sido vistos por nuestros pescadores, tomaban el derrotero del estrecho de Magallanes, para entrar en el mar del Sur. Les seguimos hasta puerto del Hambre, donde recalaron; y en el fondeo que hicimos juntos en el cabo Gregorio, habiendo encallado uno de los navíos ingleses al costear para alcanzar este fondeadero, me creí en el deber de enviarles con la

mayor diligencia dos bateles con los socorros usuales en tales casos.

El 21 amarré en una bahía pequeña, a la que los marineros han dado después mi nombre, y desde el día siguiente nos ocupamos en cortar árboles de diferentes especies y desbistar las piezas más gruesas, en trazar en el bosque diferentes caminos para conducir las a orillas del mar, hacer su embarque y su estibación. Arrancamos también y pusimos a bordo, con todas las precauciones que pudimos imaginar, más de diez mil plantones de árboles de diferentes edades. Era muy interesante el intentar plantaciones en nuestras islas. Estos diferentes trabajos nos ocuparon veinte días, y puedo decir que, a excepción de los domingos, consagrados al reposo, no hubo ni un instante perdido ni una persona ociosa. El tiempo nos había favorecido, porque, contra lo corriente en estos parajes, fué muy hermoso. El 15 de marzo por la noche aparejé de la bahía, salí del estrecho el 24 y el 29 anclé en el puerto de las Malvinas, donde fuí recibido con grandes transportes de alegría, habiendo abierto una navegación hecha necesaria para el sostenimiento de la colonia. A mi partida de las Malvinas, el 27 de abril siguiente, se encontraba compuesta de ochenta personas, comprendiendo entre ellos un Estado Mayor pagado por el Rey.

Tercera expedición a las islas. — Hacia fines del año 1765 volvimos a enviar de Saint-Malo al *Águila* a las islas Malvinas, y el Rey unió a ella *La Estrella*, una de sus fustas. Esta última, partida de Rochefort, arribó a la colonia el 15 de febrero de 1766, y el *Águi-*

la entró el 23 del mismo mes. Estos dos barcos, después de haber desembarcado los víveres, diversos efectos y los nuevos habitantes, se dieron a la vela juntos el 24 de abril, para ir a buscar en el estrecho de Magallanes madera para la colonia.

Era emprender este viaje en la peor estación; así, fué muy penoso. Los comandantes de los dos barcos no hubieran podido, sin prolongar los riesgos y las dificultades, alcanzar la bahía en la que yo había hecho mi cargamento el año precedente. Así, pues, anclaron en la bahía del Hambre, donde encontraron en abundancia de donde surtirse de maderas de diversas clases necesarias a nuestras necesidades. *La Estrella* quedó cargada la primera y volvió a las islas el 15 de junio.

El *Águila*, que se había quedado la última y cargada de piezas más considerables, estuvo de vuelta el 27 del mismo mes. Ésta expedición al estrecho fué notable, por dos acontecimientos de naturaleza diferente, a saber: un combate con los salvajes que habitan la parte de los bosques, y una alianza contraída con los patagones, que ocupan la comarca oriental.

Hostilidades con los pecherais. — Algún tiempo después de que *La Estrella* hubiese partido de la bahía del Hambre, salvajes de la misma nación que los que yo había visto y a los que había entregado presentes el año precedente, se mostraron en los sitios en que el *Águila* continuaba haciendo su madera. Nuestras gentes les reconocieron y se les hizo nuevos presentes. Vivieron varios días en la mejor inteligencia, yendo a bordo del navío, sea en sus esquifes, sea

en los nuestros, sin ningún temor recíproco. Habiendo obligado el mal tiempo a algunos de nuestros obreros, en número de siete, a quedar en tierra, pasaban la noche cerca del fuego, en una cabaña construída con presteza, y la pasaban confiados, cuando oyeron ruido y vieron de improviso aparecer tres salvajes a la entrada de la cabaña. No pudieron servirse de las armas de fuego: el ataque fué demasiado brusco. Se defendieron con hachas y sables. De veinticinco salvajes o cosa así que eran, tres fueron muertos y el resto huyó; dos de los nuestros fueron peligrosamente heridos. Después de este acto de hostilidad, estos salvajes no volvieron a aparecer más.

Esta aventura, por sí misma desagradable, no era importante por las consecuencias, siendo poco numerosa y débil la nación que habita la parte arbolada del estrecho y no teniendo ninguna comunicación con los patagones, únicos habitantes de estas regiones, cuya unión con nosotros fuese interesante, en relación con los objetos de cambio que de ellos podíamos sacar. Así, M. Denys de Saint-Simon, capitán de Infantería, natural de Canadá, y que había pasado una parte de su vida con los salvajes de este vasto país, había sido embarcado en *La Estrella* y encargado de sentar los primeros cimientos de la alianza con este pueblo, vecino más próximo de las islas Malvinas.

Alianza con los patagones. — En consecuencia, cuando M. De la Giraudais, comandante de *La Estrella*, hubo acabado de hacer madera en la bahía del Hambre, se ocupó de la ejecución de este proyecto antes de dejar el estrecho de Magallanes. A este efec-

to fondeó en el cabo Gregorio, en cuyos alrededores estaban acampados los patagones. Monsieur De Saint-Simon se trasladó a tierra con la chalupa y la canoa. Los patagones se hallaron al desembarco, en número de veinte, todos a caballo. Testimoniaron mucha alegría y cantaron a su modo; hubo que acompañarles a su rancho. Aparecieron entonces unos ciento cincuenta, que vinieron a reunirse a los otros; este gran número no asustó a nuestros hombres, porque había en la banda muchas mujeres y niños. Monsieur De Saint-Simon juzgó que, para contentar esta multitud, era preciso enviar la chalupa al barco a buscar una mayor cantidad de presentes que la que había llevado, y por precaución pidió a M. De la Giraudais un refuerzo de hombres armados. Tardando en volver la chalupa, envió a la canoa para acelerar la expedición, y en la imposibilidad de abandonar la negociación, por el interés que parecían tomar en ella los salvajes, M. De Saint-Simon quedó en tierra con franceses armados, en número de diez. Entretanto, jinetes de todas edades descendían de todos lados y venían a engrosar la tropa, cuyo número aumentó hasta unos ochocientos. La situación entonces pareció realmente crítica; caía el día; no había noticias de a bordo; una racha de viento, más sensible en alta mar que en tierra, había retenido a la chalupa y a la canoa, y nuestro pelotón de franceses, rodeado por los salvajes y prisionero en medio de una multitud de hombres bien montados, bien armados y que parecían observar entre sí una especie de disciplina, hizo inútilmente todos sus esfuerzos para dar a entender que deseaba tener su rancho particular

y dejar las negociaciones para el día siguiente; de ningún modo quisieron consentir los patagones, sea por amistad, sea por desconfianza. Fué preciso resolverse a pasar la noche con una docena de ellos; los otros se retiraron a su campo.

Embarazo en que se encuentran los franceses. — Esta noche, pasada sin pegar el ojo y sin víveres, a orillas del mar, pareció muy larga a los franceses. ¡Pero, cuál sería su embarazo, cuando al amanecer vieron que el navío se había alejado cerca de legua y media, por la violencia del viento que soplaba tempestuoso! Era todavía un día más, por lo menos, que pasar con estos patagones, y que volvieron en familia como la víspera. Sin embargo, dejaron una especie de libertad a nuestras gentes, algunos de los cuales se vieron obligados a ir a buscar mejillones a la orilla del mar. Los salvajes que se apercibieron de ello, les trajeron algunos pedazos de carne de vicuña casi crudos, que parecieron excelentes. Al aproximarse la noche, los jefes parecieron exigir que se les siguiese a su campo; pero viendo que rehusaban seguirles, dieron orden a la multitud de retirarse, y quedaron cien hombres para guardar once.

Los franceses celebraron consejo, conformándose con la opinión de Saint-Simon, habituado a las costumbres de tales naciones. No les ocultó que, estando sin defensa, el menor movimiento mal interpretado podía serles funesto, y que era preciso mostrar sangre fría y tranquilidad. Se arreglaron, pues, cerca de este destacamento de salvajes para pasar una segunda noche. No durmieron; uno de los jefes, que parecía ser

el protector de los franceses, y que había ya recibido pipas y tabaco, hizo el gasto de la conversación y las ceremonias de la hospitalidad; la pipa pasó de boca en boca; se cantó, sin ganas de nuestra parte, y se comió medula de guanaco, que parecía ser uno de sus platos favoritos. Un instante pareció embrollarse todo por el mal humor de un jefe, cuya fisonomía era siniestra, y que llevó aparte al jefe nuestro protector. Hablaba con tono de furor; la espuma salía de su boca, y sus gestos indicaban que relataba combates desventurados que sus compatriotas habían tenido contra hombres portadores de armas de fuego. Las lágrimas que hizo correr su relato, confirmaron esta interpretación. Monsieur De Saint-Simon habló a los suyos y dispuso todo para resistir como se pudiese en caso de ataque, sin dar por estas disposiciones sospechas a los patagones, a los que trató de hacer comprender, afectando un aire determinado, que estaba sorprendido de sus disputas y de sus lágrimas; que los que había llevado con él eran amigos de su nación, y más dispuestos a la amistad que a hacerles injurias; que les mirasen como hermanos, y que llegasen a contraer alianza con ellos. El estilo de esta arenga por gestos no hubiera podido producir todo su efecto, si el día no hubiese al fin restablecido la calma, disipando las recíprocas inquietudes. El tiempo se había tornado más sereno, y se vió volver a la canoa con los presentes tan largo tiempo esperados. Se les puso en manos de los jefes: hubiese sido imposible distribuírlos por familias, a causa del gran número. Los hombres que se habían retirado la víspera, se aproximaron con sus mujeres y sus hijos y

formaron una multitud de jinetes alrededor de los franceses y les trataron con muestras de amistad. En este momento interesante M. De Saint-Simon contrajo la alianza con ellos, presentándoles el pabellón del Rey, que aceptaron con gritos de alegría y cánticos. Se les hizo entender que al cabo de un año volveríamos de nuevo a verles. Ofrecieron a M. De Saint-Simon caballos, que no pudo aceptar por haberse perdido la chalupa de *La Estrella* en la racha de viento de los días precedentes, y se separaron con muestras de la mejor inteligencia.

Descripción de los patagones.—Parece atestiguado, por la relación unánime de los franceses, que tuvieron demasiado tiempo de hacer observaciones sobre este pueblo célebre, que es en general de la más alta estatura y de la complexión más robusta que se conozca entre los hombres. Ninguno tenía menos de cinco pies y cinco a seis pulgadas; varios tenían seis pies. Sus mujeres son casi blancas y de rostro bastante agradable. Algunos de los nuestros que se aventuraron a ir hasta su campo, vieron viejos que tenían aún en su semblante las apariencias del vigor y de la salud. Entre los jefes, una parte estaban armados de sables muy grandes proporcionados a su talla; varios llevaban anchos cuchillos de forma de puñales; otros, mazas de piedra semejante al granito y pendiendo de una trenza de cuero que parece ser de caballo. Las palabras que los nuestros los han oído pronunciar más frecuentemente, y que han podido retener, son: *chaua*, gritos de alegría, *didu*, *ahi*, *ohi*; *chuen*, *ke*, *kâlle*, *mehuan*, cuatro palabras que forman un canto rítmico; *nati*, con

pito, éstas últimas parecían significar pipas y el tabaco para fumar o para masticar. Referiré en su lugar lo que yo he visto en esta misma nación, cuando la encontré al atravesar el estrecho de Magallanes.

Los ingleses vienen a establecerse en otra parte. — Entretanto, como he dicho más arriba, el comodoro Byron había venido en el mes de enero de 1765 a reconocer por primera vez las islas Malvinas. Había abordado al Oeste de nuestro establecimiento, en un puerto llamado ya por nosotros puerto de la Cruzada, y había tomado posesión de estas islas para la corona de Inglaterra, sin dejar en ellas ningún habitante. Sólo en 1766 los ingleses enviaron una colonia a establecerse en el puerto de la Cruzada, que habían llamado puerto D'Egmont (1), y el capitán Macbride, mandando la fragata *Jason*, vino a nuestro puerto a principios de diciembre del mismo año. Pretendió que estas tierras pertenecían al Rey de la Gran Bretaña, amenazó forzar el desembarco si nos obstinábamos en retenerlas, hizo una visita al comandante y se dió a la vela el mismo día.

El establecimiento empezaba a tomar forma. El comandante y el ordenador se alojaban en casas cómodas y construídas de piedra; el resto de los habitantes ocupaban casas cuyos muros estaban hechos de césped. Había tres almacenes, tanto para los efectos públicos como para los particulares; las maderas del estrecho habían servido para hacer la armazón de estos diversos edificios y para construir dos goletas propias

(1) Al N. W. de la isla West Falkland. (*N. de la T.*)

para reconocer las costas. El *Águila* volvió a Francia, de este último viaje, con un cargamento de aceites y pieles de lobos marinos curtidas en el país. Se habían hecho también diversos ensayos de cultivo sin des-
esperar del éxito, habiéndose fácilmente naturalizado la mayor parte de los granos traídos de Europa; la multiplicación de los animales era un hecho, y el número de los habitantes subía a cerca de ciento cincuenta.

Tal era el estado de las islas Malvinas cuando las devolvimos a los españoles, cuyo primitivo derecho se encontraba así apoyado todavía por el que nos daba incontestablemente la primera ocupación. Los detalles acerca de las producciones de estas islas y los animales que se encuentran en ellas, son materia del capítulo siguiente, y fruto de las observaciones que una permanencia de tres años ha podido sugerir a M. De Nerville. He creído que era tanto más a propósito entrar en estos detalles cuanto que M. De Commerçon no ha estado en las islas Malvinas, y que su historia natural es, bajo ciertos respectos, bastante importante (1).

(1) El 3 de mayo de 1766 se vió desde las islas Malvinas un cometa con cabellera; se le vió al Noreste del horizonte, con elevación de cerca de 15°. Su cabellera tenía de doce a quince pies de longitud aparente. Se le volvió a ver el 7, hacia el mismo rumbo.

CAPÍTULO IV

Detalles acerca de la historia natural de las islas Malvinas.

ASPECTO *que presentan.* — No hay país recientemente habitado que no ofrezca detalles interesantes, aun a los ojos menos ejercitados en el estudio de la Historia Natural; y cuando sus observaciones no sirvan de autoridad, pueden siempre satisfacer en parte la curiosidad de los que tratan de profundizar en el sistema de la Naturaleza.

La primera vez que echamos pie a tierra en estas islas, nada de seductor se ofreció a nuestras miradas, y a excepción de la hermosura del puerto en que habíamos entrado, no sabíamos aún lo que podría retenernos en esta tierra, ingrata en apariencia. Un horizonte limitado por montañas peladas; terrenos recortados por el mar, con el que parecía disputarse el imperio; campos inanimados y yermos, sin bosques capaces de animar a los que se destinaban a ser los primeros colonos; un vasto silencio, interrumpido a veces por los gritos de los monstruos marinos; por todos lados una triste uniformidad. ¡Qué de objetos desanimadores y que parecían anunciar que la Naturaleza rehusaría los esfuerzos de la especie humana en lugares tan salvajes! Sin embargo, el tiempo y la experiencia nos

enseñaron que el trabajo y la constancia tendrían sus frutos. Bahías inmensas al abrigo de los vientos por estas mismas montañas que desbordan de su seno arroyos y cascadas; praderas cubiertas de ricos pastos, propios para alimentar numerosos rebaños; lagos y lagunas para abrevarlos; nada de disputas por la propiedad del lugar; nada de animales que temer por su ferocidad, su veneno o su importunidad; una cantidad innumerable de los más útiles anfibios, de aves y peces los más exquisitos; una materia combustible para suplir a la carencia de madera; plantas reconocidas específicas para los males de los navegantes; un clima saludable por su temperatura igualmente distante del calor y del frío, y mucho más propio para formar hombres robustos y sanos que esas regiones encantadoras, donde el calor y la abundancia, que es su consecuencia, no tienden más que a enervar a sus habitantes; tales fueron los recursos que la Naturaleza nos presentó. Borraron bien pronto la impresión que un primer aspecto había dado y justificaron la tentativa.

Se podría añadir que los ingleses, en su relación del Puerto Egmont, no han vacilado en decir «que el país adyacente ofrece todo lo que es necesario para un buen establecimiento». Su gusto por la Historia Natural les animará, sin duda, a hacer y a publicar investigaciones que rectificaran éstas.

Posición geográfica de las islas Malvinas. — Las islas Malvinas se encuentran situadas entre los 51° y 52° 30' de latitud meridional y 61° 30' y 65° 30' de longitud occidental del meridiano de París; distan de la

costa de América, o de los patagones, y de la entrada del estrecho de Magallanes, cerca de ochenta a noventa leguas.

La Carta que damos de estas islas no tiene, sin duda, precisión geográfica; hubiese sido obra de un gran número de años. Sin embargo, puede indicar aproximadamente la extensión de estas islas de Este a Oeste y de Norte a Sur, la posición de las costas recorridas por nuestros barcos, la posición y el saco de las grandes bahías; en fin, la dirección de las principales montañas.

Puertos. — Los puertos que hemos reconocido reúnen extensión y abrigo; un fondo tenaz e islas felizmente situadas para oponer obstáculos al furor de las olas contribuye a hacerlas seguras y fáciles de defender; tienen pequeñas bahías para refugiar embarcaciones menores. Los arroyos llegan a la costa, de modo que la provisión de agua dulce puede hacerse con la mayor diligencia.

Mareas. — Las mareas, sujetas a todos los movimientos del mar que les rodea, no se han verificado jamás en tiempos fijos y no ha sido posible calcularlas. Se ha notado únicamente que tenían tres vicisitudes determinadas, antes del momento de su pleamar; los marinos llaman a estas vicisitudes *varvodas*. La mar entonces, en menos de un cuarto de hora, sube y baja tres veces como por sacudidas, sobre todo en tiempo de los solsticios, de los equinoccios y de los plenilunios.

Vientos. — Los vientos son generalmente variables, pero reinan mucho más de la parte del Norte al Sur

por el Oeste que de la parte opuesta. En invierno, cuando soplan del Norte al Oeste, son brumosos y lluviosos; del Oeste al Sur, cargados de escarchas, de nieve y de granizo; del Sur al Norte por el Este, menos cargados de brumas, pero violentos, aunque no sean tanto como los que reinan en verano y se fijan del Suroeste al Noroeste por el Oeste. Estos últimos, que limpian el horizonte y secan el suelo, no empiezan a soplar más que cuando el sol se muestra en el horizonte; siguen en su crecimiento la elevación del astro, llegan al punto de su mayor fuerza cuando pasa por el meridiano y declinan con él cuando va a ponerse tras las montañas. Independientemente de la ley que el movimiento del Sol les impone, están todavía sujetos al subir de las mareas, que aumentan su fuerza y algunas veces cambian su dirección; casi todas las noches del año, las de verano sobre todo, están en calma y estrelladas. Las nieves que los vientos del Suroeste traen en invierno no son considerables; permanecen cerca de dos meses sobre la cumbre de las más altas montañas y un día o dos, todo lo más, en la planicie. Los arroyos no se hielan; los lagos y las charcas heladas no han podido soportar a los hombres más de veinticuatro horas. Las heladas blancas de la primavera y del otoño no queman las plantas y se convierten en una especie de rocío al salir el sol. En verano truena raramente; no experimentamos en general ni grandes fríos ni grandes calores, y los cambios nos han parecido casi insensibles en todas las estaciones. Bajo clima tal, en que las revoluciones sobre los temperamentos son como imposibles, es natural que todos los indivi-

duos sean vigorosos y sanos: es lo que ha ocurrido durante una estancia de tres años.

Aguas. — La poca materia mineral encontrada en las islas Malvinas responde de la salubridad de las aguas; están por todas partes cómodamente emplazadas; ninguna planta de carácter peligroso infecta los lugares por donde corren, ordinariamente sobre cascajo o sobre arena, y a veces sobre lechos de turba, que dejan en verdad un ligero color amarillento, pero sin disminuir la calidad ni la finura.

Suelo. — Hay por todas partes en las llanuras más profundidad que la que es necesaria a la tierra para sufrir el arado; el suelo está por tal manera entrelazado de raíces de hierbas hasta cerca de un pie, que era indispensable antes de cultivar levantar esta capa y romperla para desecarla y quemarla. Se sabe que este procedimiento es maravilloso para mejorar las tierras, y lo empleamos. Debajo de la primera capa se encuentra una tierra negra que no tiene menos de ocho a diez pulgadas de espesor, y que frecuentemente tiene mucho más; se encuentra después tierra amarilla o roca viva a profundidades indeterminadas. Se apoya en lechos de pizarra y de piedras, entre las cuales no se han encontrado nunca calizas, habiendo hecho la prueba con agua fuerte. Hasta parece que el país esté desprovisto de esta naturaleza de piedra. Excursiones emprendidas hasta la cima de la montaña con designio de buscarlas, no han hecho ver más que una clase de cuarzo y arenisca no desmoronable, produciendo chispas y hasta una luz fosfórica, acompañada de un olor sulfuroso. Por lo demás, no carece de piedras de cons-

trucción: la mayor parte de las costas están formadas de ellas. Se distinguen capas horizontales y de un espesor uniforme en la extensión de cada estrato, de una piedra muy dura y de grano fino, así como otras capas más o menos inclinadas, que son de pizarra y de una especie de piedra que contiene partículas de talco. Se ven también piedras que se separan en hojas, en las cuales se notaban improntas de conchas fósiles de una especie desconocida en estos mares; de ellas se hacían muelas para las herramientas. La piedra que se extrajo de las excavaciones era amarillenta y no había aún adquirido su grado de madurez; se la habría tallado con un cuchillo, pero se endurecía con el aire. Se encuentra fácilmente greda, arenas y tierras propias para fabricar alfarería y ladrillos.

Turba y sus cualidades.— La turba, que se encuentra ordinariamente por encima de la greda, se extiende en capas extensas. De cualquier punto que se partiese no se podía hacer una legua sin observar capas considerables de turba, siempre fáciles de distinguir por roturas que ofrecen algunas caras. Se están formando constantemente de los restos de raíces y de hierbas en los lugares que retienen las aguas, lugares que denuncian juncos muy puntiagudos. Esta turba, tomada en una bahía próxima a nuestra habitación, donde presenta a los vientos una superficie de más de doce pies de altura y adquiere un grado suficiente de desecación, era de la que nos servíamos: su olor no es desagradable, su llama no es triste y sus carbones tienen una acción superior a la del carbón de piedra, puesto que soplando por encima se puede encender

una luz tan fácilmente como con candela; es suficiente para todas las obras de la fragua, a excepción de la soldadura de las piezas grandes.

Plantas.— Todas las orillas del mar y de las islas del interior están cubiertas de una especie de hierba que se llama impropiaemente *Gladiolus* o *espadicas*; es más bien una especie de gramínea. Es del más hermoso color verde y tiene más de seis pies de altura. Es retiro de los leones y lobos marinos; nos servían de abrigo como a ellos en nuestros viajes. En un instante se estaba instalado: sus tallos, inclinados y reunidos, formaban un techo, y su paja seca un lecho bastante bueno. Con esta planta cubrimos también nuestras casas; el pie es azucarado y nutritivo y preferido a cualquier otro pasto por los animales.

Los brezos, los arbustos y la planta que llamamos *gomero* son, después de esta gran hierba, las únicas especies que se distinguen en los campos. El resto está cubierto por hierbas menuditas, más verdes y más frondosas en los sitios húmedos. Los arbustos fueron de un gran recurso para la calefacción; se les reservó en seguida para los hornos, así como los brezos; los frutos bermejotes de éstos nos atraían mucha caza en la estación.

El gomero resinoso.— El gomero, planta nueva y desconocida en Europa, merece una descripción más extensa. Es de un verde manzana, y apenas tiene el aspecto de planta: se le tomaría más bien por una lupia o excrecencia de tierra de este color; no deja ver ni pie, ni ramas, ni hojas. Su superficie, de forma convexa, presenta un tejido tan prieto que no se puede introdu-

cir nada sin desgarrarlo. Nuestro primer movimiento era sentarnos o subir encima: su altura es apenas de pie y medio. Nos sostenía con tanta seguridad como una piedra, sin ser hollado por el peso; su anchura se extiende de un modo desproporcionado a su forma: hay gomero que tiene más de seis pies de diámetro, sin ser por eso más alto. Su circunferencia no es regular más que en las plantitas, que representan bastante bien la mitad de una esfera; pero cuando están muy crecidas presentan huecos y jorobas sin ninguna regularidad. En varios sitios de su superficie se ven gotas del tamaño de un guisante de una materia tenaz y amarillenta, que en un principio llamamos *goma*; pero como no puede disolverse totalmente más que en los líquidos espirituosos, fué llamada *gomo-resina*. Su olor es fuerte, bastante aromático, muy parecido al de la terebentina. Para conocer el interior de esta planta, la cortamos exactamente en el terreno y la volvimos. Vimos al cortarla que arranca de un pie de donde se elevan una infinidad de ejes concéntricos, compuestos de hojas en estrella encajadas las unas en las otras y como enfiladas en un eje común. Estos ejes son blancos hasta poca distancia de su superficie, donde el aire los colorea de verde; al partirles sale de ellos un jugo abundante y lechoso, más viscoso que el del *thytimales*; el pie es una fuente abundante de este jugo; así, que las raíces se extienden horizontalmente y van a amugronar a alguna distancia, de modo que una planta nunca está sola. Nuestro gomero parece gustar de la pendiente de las colinas, y todas las exposiciones le son indiferentes. Sólo el tercer año se trató de cono-

cer su flor y su fruto, una y otro muy pequeños, porque no se les había podido transportar enteros a Europa.

En fin, se han traído algunas simientes para tratar de naturalizar esta singular y nueva planta, que podría hasta ser útil en medicina, ya que varios marineros se habían servido con éxito de su resina para curarse de ligeras heridas. Una cosa digna de notar es que esta planta, desprendida del terreno, vuelta al aire y así expuesta al lavado de las lluvias, pierde entonces toda su resina. ¿Cómo concordar esto con su disolución solamente en líquidos espirituosos? Cuando ha perdido su resina es de una ligereza sorprendente y arde como paja.

Planta de la cerveza.— Después de esta planta extraordinaria se encontró una de una utilidad probada y que le ha valido su nombre: tiene la forma de un pequeño arbusto y algunas veces repta bajo las hierbas y a lo largo de las costas. La probamos por capricho y la encontramos sabor de ginebra, lo que nos dió la idea de ensayarla para hacer cerveza. Habíamos traído una cierta cantidad de melaza y de granos; los procedimientos que empleamos superaron nuestras esperanzas, y una vez instruído el habitante, no careció jamás de esta bebida, que la planta hacía antiescorbútica; se la empleó muy específicamente en baños, que se hacía tomar a los enfermos procedentes del mar. Su hoja es pequeña y dentada, de un verde claro. Cuando se la estruja entre los dedos se reduce a una especie de harina un poco glutinosa y de olor aromático.

Una especie de apio o de perejil silvestre muy

abundante, una cantidad de acederas, de mastuerzos y *ceterach* (1), de hojas onduladas, suministraban, con esta planta, todo lo que se podía desear contra el escorbuto.

Frutos.— Dos frutos pequeños, uno desconocido, que se parece bastante a una mora, y el otro del tamaño de un guisante y llamado *lucet*, a causa de su semejanza con el que se encuentra en América septentrional, eran los únicos que nos ofrecía el otoño. Los de los brezos no eran comestibles más que para los niños, capaces de comer los frutos peores, y para la caza. La planta del que llamamos mora, es rastrera; tiene su hoja parecida a la del carpe, prolonga sus ramas y se reproduce como las fresas. El *lucet* es también rastrero y tiene sus frutos a lo largo de sus ramas, provistas de hojuelas completamente lisas, redondas y de color del mirto; estos frutos son blancos y coloreados de rojo del lado expuesto al sol; tienen el sabor aromático y olor de azahar, así como las hojas, cuya infusión, tomada con leche, ha parecido muy agradable. Esta planta se esconde bajo la hierba y gusta de los lugares húmedos; se encuentra en cantidad prodigiosa en las cercanías de los lagos.

Flores.— Entre otras varias plantas que ninguna necesidad nos condujo a examinar, había muchas flores; pero todas inodoras, a excepción de una sola, que es blanca y de olor de tuberosa. Encontramos también una verdadera violeta de un amarillo de narciso. Lo que se puede observar es que jamás encontramos nin-

(1) Helecho bastante común. (*N. de la T.*)

guna planta bulbosa o de cebolla. Otra singularidad es que en la parte meridional de la isla habitada allende una cadena de montañas que la corta de Este a Oeste se vió que no hay, por decirlo así, ningún gómero resinoso y que en su lugar se encontraba en gran cantidad una planta de la misma forma y de un verde muy diferente, que no tiene la misma solidez ni produce ninguna resina, y cubierta a su tiempo de hermosas flores amarillas. Esta planta, fácil de abrir, está compuesta, como la otra, de ejes que parten todos de un mismo pie y van a terminarse en su superficie. Recorriendo las montañas se encontró algo más abajo de su cumbre una gran especie de *Scolopendrium* o de *ceterach*. Sus hojas no están ondeadas, sino como hojas de espada. Se destacan de las plantas dos tallos maestros, que llevan su simiente por debajo, como los culantrillos de pozo. Se vió también sobre las piedras una gran cantidad de plantas deleznable, que parecen participar de la piedra y del vegetal; se pensó que podían ser líquenes; pero se dejó para otro lugar el probar si serían de alguna utilidad para la tintorería.

Plantas marinas.— En cuanto a las plantas marinas eran más bien incómodas que útiles. El mar está casi todo cubierto de algas en el puerto, sobre todo cerca de las costas, hasta el punto de que a las canoas les costaba trabajo aproximarse; no rinden otro servicio que el de romper la ola cuando la mar está gruesa. Se contaba con sacar un gran partido de ellas para abonar las tierras. Las mareas nos traían varias especies de corallinas muy variadas y de los más bellos colores; han merecido un lugar en los museos de los curiosos, así

como las esponjas y las conchas. Las esponjas afectan todas las figuras de las plantas; están ramificadas de tantas maneras que cuesta trabajo creer que sean obra de insectos marinos (1). Por otra parte, su tejido es tan prieto y sus fibras tan delicadas, que no se concibe apenas cómo estos animales pueden alojarse entre ellas.

Conchas.— Las costas de las Malvinas han suministrado a los gabinetes varias conchas nuevas. La más preciosa es la *Tellina*. Se reconocen tres especies de estos bivalvos, entre las cuales la que es estriada no había sido nunca vista, a lo que se dice, más que en estado de fósil; lo que puede servir de prueba a la aserción de que las conchas fósiles encontradas a niveles muy por encima del mar no son juegos de la naturaleza y de la casualidad, sino que han sido vivienda de seres vivos en tiempo en que las tierras estaban todavía cubiertas por las aguas (2). Con esta concha, muy común, se encuentran por todas partes lapas estimadas por sus hermosos colores; *Buccinium* hojosos y armados de espinas; *Chamas*, grandes mejillones, lisos y estriados y del más hermoso nácar, etc.

Animales.— No se ve más que una sola especie de cuadrúpedo en estas islas: participa del lobo y del

(1) Es curioso observar cuán diferente puede ser hoy, siglo y medio después, el concepto actual de las esponjas, del que Bougainville expone en el texto. (*N. de la T.*)

(2) Antes de ser reconocido el origen orgánico de los fósiles se les tuvo por meros juegos y caprichos de la Naturaleza, creencia que ya en tiempos de Bougainville se tenía por arbitraria. (*N. de la T.*)

zorro. Las aves son innumerables. Habitan indiferentemente la tierra y las aguas. Los leones y los lobos marinos son los únicos anfibios. Todas las costas abundan en peces, la mayor parte poco conocidos. Las ballenas ocupan alta mar; algunas encallan a veces en el fondo de las bahías, donde se ven sus restos. Otras osamentas enormes, colocadas muy al interior de las tierras y que el furor de las ondas no ha sido jamás capaz de llevar tan lejos, prueban, o que el mar ha bajado, o que las tierras se han levantado (1).

El lobo-zorro, así llamado porque se excava una madriguera y porque su cola es más larga y más espesa de pelo que la del lobo, habita en las dunas a orillas del mar. Sigue a la caza y se hace caminos con inteligencia, siempre por el camino más corto, de una bahía a otra; en nuestro primer desembarco no dudamos que no fuesen senderos de habitantes. Hay sospecha de que este animal ayuna una parte del año, tan raro y flaco es. Es de la talla de un perro ordinario, cuyo ladrido tiene también, pero débil. ¿Cómo ha sido transportado a las islas?

Las aves y los peces no carecen de enemigos que turben su tranquilidad. Los enemigos de las aves son: el lobo, que destruye muchos pollitos y huevos; las águilas, los gavilanes, los azores y las lechuzas. Los peces son todavía más maltratados; sin hablar de las

(1) Plantea aquí Bougainville el problema acaso más fundamental de la Geología moderna, aun sin resolver. Piensan unos geólogos (Suess es su jefe) que el que oscila es el nivel de los mares (movimientos *eustáticos*); creen otros (Penck a la cabeza), que es el suelo el que sube o desciende. (*N. de la T.*)

ballenas, que, como se sabe, no se alimentan más que de morralla y en cantidad prodigiosa, tienen que temer a los anfibios y a esta gran cantidad de aves pescadoras, de las que unas están constantemente de centinela sobre las rocas y otras se ciernen sin descanso por encima de las aguas.

Para describir bien los animales que siguen, me hubiese sido preciso mucho tiempo y el ojo del más hábil naturalista. He aquí las observaciones más esenciales, únicamente respecto a los animales que eran de alguna utilidad.

Aves palmípedas. — Entre las aves palmípedas está en primer lugar el cisne. No difiere de los de Europa más que por su cuello, de un negro aterciopelado, que forma un admirable contraste con la blancura del resto de su cuerpo; sus patas son de color de carne. Esta especie de cisne se encuentra también en el río de la Plata y en el estrecho de Magallanes, donde maté uno en el interior de Puerto Galante. Cuatro especies de gansos silvestres constituían una de nuestras mayores riquezas. La primera no hace más que pastar; se le dió impropriamente el nombre de *avutarda*. Sus largas patas le son necesarias para andar por las altas hierbas, y su largo cuello para observar el peligro; su marcha es ligera, así como su vuelo; no tiene el grito desagradable de su especie. El plumaje del macho es blanco, mezclado de negro y ceniza en el dorso y las alas. La hembra es leonada, y sus alas están adornadas de colores tornasolados; pone ordinariamente seis huevos. Su carne es sana, nutritiva y de buen gusto: fué nuestro principal alimento y era raro que careciésemos de

ella; independientemente de las que nacen en la isla, los vientos del Este en otoño las traen en bandadas, sin duda de alguna tierra deshabitada, porque los cazadores reconocían fácilmente estas recién llegadas en el poco temor que les inspiraba la vista de los hombres.

Las otras tres especies de gansos no eran tan buscadas; como se alimentan de peces, adquieren un gusto aceitoso. Su forma es menos elegante que la de la primera especie. Hay hasta una que se eleva con trabajo por encima de las aguas: ésta es chillona. Los colores de su plumaje apenas se apartan del blanco, del negro, del flavo y del ceniza. Todas estas especies, así como los cisnes, tienen bajo sus plumas un plumón blanco o gris muy tupido.

Dos especies de patos y dos de zarcetas embellecen las charcas y los arroyos. Los primeros difieren poco de los de nuestros climas; matamos algunos negros del todo y otros blancos completamente.

En cuanto a las zarcetas, una, con pico azul, es del tamaño de los patos; la otra es mucho más pequeña. Se vió que tenían las plumas del vientre teñidas de encarnado. Estas especies son muy abundantes y del mejor gusto.

Hay además dos especies de somormujos, de pequeño tamaño. Uno tiene el dorso ceniciento y el vientre blanco; las plumas del vientre son tan sedosas, tan brillantes y de un tejido tan compacto que las tomamos por guata con que se hacen los manguitos preciosos; esta especie es rara. La otra, más común, es toda parda y tiene el vientre algo más claro que el

dorso. Los ojos de estos animales son semejantes a rubíes. Su vivacidad sorprendente aumenta todavía por contraste con el círculo de plumas blancas que les rodea y que les ha hecho dar el nombre de somormujos con anteojos.

Tienen dos pollitos, sin duda demasiado delicados para sufrir la frescura del agua cuando no tienen todavía más que el plumón, porque entonces la madre los lleva sobre su dorso. Estas dos especies no tienen los dedos palmeados a la manera de las demás aves acuáticas; sus dedos, separados, están provistos de cada lado de una membrana muy fuerte; de esta suerte, cada dedo se parece a una hoja redondeada del lado de la uña, tanto más cuanto que parten del dedo líneas que van a terminarse en la circunferencia de las membranas, y que todo es de un verde de hoja, sin tener mucho más espesor.

Dos especies de aves, que se llamaron picos-sierras no sé por qué, no difieren entre sí más que por la talla y porque a veces se les encuentra con el vientre pardo, entre todos los demás, que lo tienen blanco. El resto del plumaje es negro que tira a azul muy oscuro; su forma y las plumas del vientre, también compactas y tan sedosas como las del somormujo blanco, le aproximan a esta especie; lo que, sin embargo, no me atrevería a asegurar. Tienen el pico bastante largo y puntiagudo y los dedos palmeados sin separación, con un carácter notable: que el primer dedo es el más largo de los tres y la membrana que los une termina en nada en el tercero. Sus dedos son de color de carne. Estas aves son grandes destructoras de peces. Se

estacionan sobre las rocas por numerosas bandadas y allí hacen su puesta. Como su carne es muy comestible, hicimos matanzas de doscientas a trescientas, y la gran cantidad de sus huevos ofreció todavía un recurso en caso de necesidad.

Desconfían tan poco de los cazadores, que bastaba ir a cazarlos con palos. Tienen por enemigo un ave de rapiña de dedos palmeados, que tiene más de siete pies de envergadura, el pico largo y fuerte, caracterizada por dos tubos de la misma materia que el pico, los cuales están huecos en toda su longitud. Este animal es el que los españoles llaman *quebrantahuesos* (1).

Una cantidad de gavias o gaviotas, de colores muy variados y muy agradables. Casi todos de un plumaje gris y viven en bandadas; vienen a cernerse sobre las aguas y caen sobre el pez con una vivacidad extraordinaria. Nos servían para reconocer el tiempo propicio a la pesca de la sardina; era suficiente el tenerlos un momento colgados y devolvían intacto este pez, que acababan de engullir. El resto del año se alimentan de otras especies de pececitos. Ponen alrededor de las charcas, sobre plantas verdes semejantes a los nenúfares, una gran cantidad de huevos muy buenos y muy sanos.

Distinguimos tres especies de pingüinos (2): la primera, notable por su talla y la belleza de su plumaje,

(1) En español en el original. (*N. de la T.*)

(2) *Pájaros bobos* o *pájaros niños* de los españoles. Léase *El Pourquoi-Pas? en el Antártico*, editado por CALPE.

no vive en familias, como la segunda, que es la misma que la descrita en el *Viaje de Lord Anson*. A este pingüino de la primera clase le gusta la soledad y los lugares apartados. Su pico es más largo y más delicado que el de los pingüinos de la segunda especie; las plumas de su dorso de un azul más claro; su vientre, de una blancura deslumbradora; una gola de amarillo narciso que parte de la cabeza y que va a terminar los matices del blanco y el azul para reunirse después a la altura del estómago; su cuello, muy largo cuando le place cantar; su andar, bastante vivo, le dan un aire de nobleza y de magnificencia singulares. Creímos poder transportar uno a Europa. Se domesticó fácilmente, hasta conocer y seguir al que estaba encargado de alimentarle, comiendo indistintamente pan, carne y pescado; pero notamos que esta alimentación no le bastaba y que absorbía su propia grasa; tan pronto como adelgazó hasta un cierto punto, murió.

La tercera especie habita en bandadas, como la segunda, sobre altas rocas, cuyo terreno comparte con los picos-sierras; allí ponen también.

Los caracteres que los distinguen de las otras dos son su pequeñez, su color flavo, un moño de plumas de color dorado, más cortas que las de los penachos, y que erizan cuando están irritados, y, en fin, otras plumitas del mismo color que les sirven de cejas; se les llama pingüinos saltadores; en efecto, no se trasladan más que a saltos, a brincos. Esta especie tiene en todo su continente más vivacidad que las otras dos.

Tres especies de alción, que se ven raras veces, no

nos anunciaban las tempestades como las que se veían en el mar. Son, sin embargo, los mismos animales, al decir de los marinos; la especie más pequeña tiene todos los caracteres. Si es un verdadero alción, se puede asegurar que hace su nido en tierra, de donde se nos han traído pollitos sin más que el plumón y perfectamente semejantes a los padres.

La segunda especie no difiere más que por el tamaño; es un poco menor que una paloma. Estas dos especies son negras, con algunas plumas blancas en el vientre. En cuanto a la tercera, que se llamó en un principio paloma blanca, teniendo todo el plumaje de este color y el pico rojo, se puede conjeturar que es un verdadero alción blanco, a causa de su conformidad con las otras dos.

Aves con dedos no palmeados. —Tres especies de águilas, de las que las más robustas tienen el plumaje de un blanco sucio, y las otras son negras, con las patas amarillas y blancas hacen la guerra a las becacas o agachadizas y a los pajaritos; no tienen ni la talla ni las garras bastante fuertes para atacar a otros. Algunos gavilanes y algunas lechuzas son también perseguidores de la caza menor. Son ricas las variedades de sus plumajes y presentan toda clase de colores.

Las becacas o agachadizas son las mismas que las de Europa. No hacen el gancho al arrancar a volar y son fáciles de tirar. En la época del celo se elevan hasta perderse de vista; y después de haber cantado y reconocido su nido, que hacen sin precaución en medio de los campos y en sitios casi desprovistos de

Los habitantes eran también de la misma especie, casi todos negros, desnudos, a excepción de las partes naturales, llevando los mismos adornos en collares y brazaletes y sirviéndose de las mismas armas.

Nuevas tentativas para hacer escala.— Pasamos la noche corriendo bordadas. El 27 por la mañana nos acercamos y fuimos a longo de la costa casi una legua de distancia. Hacia las diez se distinguió en una punta baja una plantación de árboles dispuestos en avenidas de jardín. El terreno bajo los árboles estaba asolado y parecía enarenado; un gran número de habitantes se mostraba en esta parte; del otro lado de la punta había una apariencia de saco, e hice botar los bateles. Fué en vano; no era más que un codo que formaba la costa, y la seguimos hasta la punta del Noroeste sin encontrar fondeadero. Allende esta punta las tierras volvían al Norte-Noroeste, y se extendían hasta perderse de vista; tierras de una elevación extraordinaria, y que presentaban por encima de las nubes una cadena seguida de montañas. Por lo demás, el tiempo fué sombrío y con chaparrones a intervalos. Varias veces en el día se creyó ver tierra ante nosotros, tierra de bruma que se desvanecía en los claros. Pasamos toda la noche, que fué muy tempestuosa, costeano a pequeñas bordadas, y las mareas nos llevaron al Sur, muy allende de nuestra estima. Tuvimos a la vista altas montañas toda la jornada del 28, hasta ponerse el Sol, que las demoramos del Este al Norte-Nordeste a veinte o veinticinco leguas de distancia.

Conjeturas sobre estas tierras.— El 29 por la mañana no vimos más tierras; habíamos gobernado al

Oeste-Noroeste. Llamé a estas tierras que acabábamos de descubrir el *archipiélago de las grandes Cicladas*. A juzgar por lo que habíamos recorrido y por lo que habíamos advertido en lontananza, ocupan al menos 3° de latitud del 15° al 11°, y 5° en longitud desde el 166° hasta el 170° al Este de París. Creería asimismo de buen grado que su extremidad septentrional es la que Roggewin ha visto bajo el 11.° paralelo, y que ha llamado *Thienhoven* y *Groningue*. En cuanto a nosotros, cuando arribamos, todo debía convencernos que estábamos en la tierra del Espíritu Santo (1). Las apariencias parecían conformarse con el relato de Quirós, y lo que descubríamos cada día animaba nuestras investigaciones. Es, bien singular que precisamente a la misma latitud y a la misma longitud en que Quirós sitúa su gran bahía de Santiago y San Felipe, en una costa que parecía a primera vista la de un continente, hayamos encontrado un paso de anchura igual a la que da a la entrada de su bahía. ¿El navegante español ha visto mal? ¿Ha querido enmascarar sus descubrimientos? Los geógrafos, ¿habían adivinado haciendo de la tierra del Espíritu Santo un mismo continente con Nueva Guinea? Para resolver este problema hay que seguir todavía el mismo paralelo durante más de trescientas cincuenta leguas. Me determiné a ello, aunque el estado y la cantidad de nuestros víveres nos advirtiesen ir prontamente a buscar algún establecimiento

(1) Hay en Oceanía un estrecho de Bougainville que, en el archipiélago de Nuevas Hébridas, que nos ocupa, separa la isla de Espíritu Santo (Marina) de la de Mallicolo (Malekula). (*N. de la T.*)

Los mugles, perseguidos por los lobos marinos, excavan agujeros en las tierras fangosas que bordean los arroyos, donde se refugian, y los cogíamos con facilidad, levantando la capa de tierra turbosa que cubre sus guaridas. Independientemente de estas especies, se pescaban con caña una infinidad, pero muy pequeñas, entre las cuales se encontraba una que llamamos *Esox lucius transparente*, porque tiene la cabeza de este pez, su cuerpo está sin escamas y es absolutamente diáfano. Se encuentran también algunos congrios en las rocas, y la marsopa (1) blanca, con cabeza y cola negras, se muestra en las bahías durante el buen tiempo. Si hubiésemos tenido tiempo y hombres que emplear para la pesca de altura, habríamos encontrado muchos otros peces e indudablemente sollas, de las que se han encontrado algunas encalladas en las arenas. No se ha cogido más que una sola especie de pez de agua dulce, sin escamas, de color verde y del tamaño de una trucha común.

Se han hecho, es verdad, pocas investigaciones en este sentido; faltaba tiempo y los otros peces estaban en abundancia.

Crustáceos. — En cuanto a los crustáceos, no se han distinguido más que tres especies muy pequeñas: el cangrejo rojo, aun antes de ser cocido, es más bien un camarón o quisquilla; un cangrejo de mar con patas azules, que se parece bastante al cangrejo de tierra (2), y una especie de camarón muy pequeño.

(1) *Phocæna phocæna*, L. (*N. de la T.*)

(2) El cangrejo de tierra (*Gecarcinus*) es un cangrejo que con

No se cogían más que para los curiosos tres clases de crustáceos, así como las almejas y otras conchas que no tienen el gusto tan fino como las de Francia.

El país parece estar absolutamente privado de ostras.

En fin, para presentar un objeto de comparación con una isla cultivada de Europa, se puede citar lo que dice Puffendorf hablando de Irlanda, situada a la misma latitud en el hemisferio boreal que las islas Malvinas en el otro hemisferio. Es, a saber: «que esta isla es agradable por la bondad y la serenidad de su aire: el calor y el frío no son nunca excesivos. El país, muy cortado por lagos y por ríos, ofrece grandes llanuras cubiertas de pastos excelentes; ningún animal venenoso; lagos y ríos ricos en peces, etc.» Ved la Historia Universal.

ocasión de la puesta vive en el mar, y al llegar la estación de las lluvias emigra a tierra en innumerables batallones que, en su marcha hacia el interior, devastan cuanto encuentran a su paso. Vive en las Antillas, donde también se los cría en parques. (*Nota de la edición española.*)

CAPÍTULO V

Navegación de las islas Malvinas a Río Janeiro. — Reunión de la *Boudeuse* con la *Estrella*. — Hostilidades de los portugueses contra los españoles. — Estado de las rentas que el Rey de Portugal obtiene de Río Janeiro.

JUNIO de 1767. — *Partida de las islas Malvinas para Río Janeiro.* — En tanto esperaba vanamente a la *Estrella* en las islas Malvinas, los meses de marzo y abril se habían deslizado sin que esta fusta llegase. No podía emprender la travesía del Océano Pacífico con mi fragata sola, incapaz de llevar para más de seis meses víveres para su tripulación. Esperé todavía a la fusta durante todo mayo. Viendo entonces que no me quedaban víveres más que para dos meses, aparejé de las islas Malvinas el 2 de junio para marchar a Río Janeiro; había indicado a M. De la Giraudais, comandante de la *Estrella*, un punto de reunión en el caso en que forzadas circunstancias le impidieran venir a buscarme a las islas Malvinas.

Entrada en Río Janeiro. — Tuvimos en esta travesía un tiempo favorable (1); el 20 de junio, por la tarde, vi-

(1) Al partir de las islas Malvinas pusimos nuestra corredera a cuarenta y siete pies y seis pulgadas de un nudo a otro, medida relativa al tamaño absoluto de los grados terrestres, y en todo el curso del viaje nos hemos servido de la corredera, siempre a esta medida.

mos los altos morros de la costa del Brasil, y el 21 reconocimos la entrada de Río Janeiro. Había a lo largo de la costa varios barcos pescadores. Hice izar plegado el pabellón portugués y tirar un cañonazo; a esta señal, uno de los bateles vino a bordo, y tomé un piloto para que nos entrase en la rada. Nos hizo costear a media legua de las islas de que está bordeada. Por todas partes hay muchos bajos; la costa es elevada, montuosa y cubierta de bosques; está cortada en cerros distintos y todos a pico, que la dan un aspecto muy variado. A las cinco y media de la tarde estábamos dentro del fuerte Santa Cruz, y al mismo tiempo vino a bordo un oficial portugués a preguntarnos las razones de nuestra entrada. Envié con él al caballero De la Mote de Bournand para informar al conde de Acunha, Virrey del Brasil, y tratar de las salvas.

A las siete y media anclamos en la rada, con ocho brazas de agua y fondo de fango negro (1).

Discusión sobre las salvas. — El caballero De Bournand volvió poco después y me dijo: que, con respecto

(1) Tal era en la bitácora la posición del fondeadero: el centro de la isla de las Ratas, al Norte-Nordeste 3° Norte; la isla del Gobernador, al Noroeste 5° Norte; el Polvorín, al Oeste 5° Norte; el Obispado, al Sureste-cuarto-Sur; el convento de los benedictinos al Sur 5° Oeste; el fuerte de los jesuitas, en su centro, al Sur 4° Este; la punta Oeste de la isla de las Culebras, al Sur; la punta Este de la segunda isla, al Sureste; la península al Nordeste de la isla de las Culebras, al Sureste-cuarto-Este; Nuestra Señora de la Liberación, al Este-Sureste 3° Este; los almacenes de aceite, al Este-cuarto-Nordeste; el Pan de Azúcar de la entrada por encima de la isla de las Culebras, al Sur. Estábamos orientados Sureste y Nordeste.

a las salvas, el conde de Acunha le había respondido que, cuando alguien, encontrando a otro en la calle, se quitaba el sombrero, no se informaba antes de si esta atención le sería devuelta o no; que si saludamos la plaza, él vería lo que tenía que hacer. Como esta respuesta no era una solución, no saludé.

Supe al mismo tiempo, por una canoa que me envió M. De la Giraudais, que estaba en este puerto, que su partida de Rochefort debió ser a fines de diciembre y había sido retrasada hasta comienzos de febrero; que después de tres meses de navegación, una vía de agua y el mal estado de su arboladura le habían obligado a recalar en Montevideo, donde había recibido, por las fragatas españolas que volvían de las Malvinas, instrucciones sobre mi marcha; que bien pronto se había dado a la vela para Río Janeiro, donde estaba fondeado hacía seis días. Esta reunión me daba medios de continuar mi misión, aunque la *Éstrella*, trayéndome para trece meses víveres en salazón y bebidas, tuviese apenas para cincuenta días pan y legumbres que entregarme.

La falta de estos bastimentos indispensables, me forzaba a volver a buscarlos en el río de la Plata, dado que no encontramos en Río Janeiro ni galleta, ni trigo, ni harina.

Dificultades que sufre un barco español por parte de los portugueses.— Había entonces en este puerto dos barcos que nos interesaban: uno francés, otro español. El primero, llamado la *Estrella de la Mañana*, era un barco del Rey, destinado a la India, al que su pequeñez no permitía emprender en invierno el paso

del cabo de Buena Esperanza, y que venía a esperar aquí el retorno del buen tiempo en estos parajes.

El español era un barco de guerra, el *Diligente*, de setenta y cuatro cañones, mandado por D. Francisco de Medina.

Socorros que les dimos. — Salido de río de la Plata con un cargamento de cueros y de piastras, una vía de agua considerable muy por debajo de su línea de flotación le había obligado a recalar aquí, para volverse a poner en estado de continuar su travesía a Europa. Desde hacía ocho meses que había entrado, les rehusaban los recursos necesarios, y las dificultades de toda especie que el Virrey le hacía sufrir, le impedía terminar su calafateado; así, D. Francisco me envió, la noche misma de mi llegada, a pedir mis carpinteros y calafates, y al día siguiente hice pasar a su bordo todos los de los navíos.

Visita del Virrey a bordo de la fragata. — El 22 fuimos en persona a hacer una visita al Virrey; nos la devolvió a bordo el 25, y cuando salía le hice saludar con diez y nueve cañonazos, que en tierra devolvieron.

En esta visita nos ofreció todos los recursos que estuvieran en su poder; hasta me concedió el permiso que le pedí para comprar una corbeta, que me hubiese sido de gran utilidad en el curso de la expedición; y añadió, que si la tenía del Rey de Portugal me la ofrecería.

Me aseguró también que había ordenado las más exactas pesquisas para conocer a los que, bajo las ventanas mismas de su palacio, habían asesinado al capellán de la *Estrella* pocos días antes de nuestra llegada, y que haría la más severa justicia. Lo prometió;

pero el derecho de gentes elevaba aquí una voz impotente.

Sin embargo, las atenciones del Virrey para con nosotros continuaron varios días; hasta nos anunció pequeñas colaciones que se proponía darnos a orilla del agua, bajo cenadores de jazmines y de naranjos, y nos hizo preparar un palco en la Ópera. Pudimos ver en una sala bastante hermosa, las obras maestras de Metastasio, representadas por una comparsa de mulatos, y oír estos trozos divinos de los grandes maestros de Italia, ejecutados por una mala orquesta, que dirigía entonces un sacerdote jorobado en traje eclesiástico.

El favor de que gozábamos era gran motivo de sorpresa para los españoles y hasta para las gentes del país, que nos advertían que los procedimientos de su gobernador no serían mucho tiempo los mismos. En efecto, sea que los socorros que dábamos a los españoles y nuestra amistad con ellos le disgustasen, sea que le fuese imposible sostener más tiempo modales opuestos enteramente a su carácter, fué bien pronto con nosotros lo que era para todos los demás.

Hostilidades de los portugueses contra los españoles.— El 28 de junio supimos que los portugueses habían sorprendido y atacado a los españoles en Río Grande; que les habían expulsado de un puesto que ocupaban en la orilla izquierda de este río, y que un barco español anclado en la isla de Santa Catalina acababa de ser detenido. Se armaba aquí con gran diligencia el *San Sebastián*, de sesenta y cuatro cañones, construído en este puerto, y una fragata de cuarenta cañones, la *Nuestra Señora de Gracia*.

Esta estaba destinada, se decía, a escoltar un convoy de tropas y de municiones a Río Grande y a la colonia del Santo Sacramento.

Julio de 1767.— Estas hostilidades y estos preparativos nos dieron lugar a sospechar que el Virrey quisiese detener al *Diligente*, el cual estaba carenando en la isla de las Culebras, y aceleramos su armamento cuanto nos fué posible. Efectivamente, estuvo listo el último día de junio para empezar a embarcar los cueros de su cargamento; pero cuando quiso, el 6 de julio, embarcar sus cañones que había depositado durante su reparación en la isla de las Culebras, el Virrey prohibió entregarles y declaró que detendría el barco hasta que hubiese recibido órdenes de su Corte respecto a las hostilidades cometidas en Río Grande.

Don Francisco hizo con este motivo todas las gestiones convenientes, pero fué en vano; el conde de Acunha no quiso ni aun recibir la carta que el comandante español le envió con un oficial de su navío.

Malos procederes del Virrey respecto de nosotros.— Compartimos la desgracia de nuestro aliados. Cuando, según la palabra reiterada del Virrey, hube concluido el ajuste para la compra de una corbeta, su excelencia prohibió al vendedor entregármela. Igualmente nos prohibió tomar en el astillero real maderas que nos eran necesarias y para las cuales habíamos ajustado un trato; me rehusó en seguida el permiso de alojarme con mi plana mayor, durante el tiempo que se hacían en la fragata algunas reparaciones esenciales, en una casa de la cercanías de la ciudad que me ofreció el propieta-

rio, y que el comodoro Byron había ocupado cuando hizo su escala en este puerto en 1765.

Quise hacerle a este respecto, y ante el rehuso del barco y las maderas, algunas observaciones.

No me dió tiempo, y a las primeras palabras que le dije se levantó con furor y me ordenó salir; y picado, sin duda, de que, a pesar de su cólera, permanecí sentado, lo mismo que dos oficiales que me acompañaban, llamó a su guardia; pero su guardia, más prudente que él, no vino y nos retiramos sin que nadie se hubiese movido.

Apenas hubimos salido se dobló la guardia de su palacio, se reforzaron las patrullas y fué dada la orden de detener a todos los franceses que se encontrasen en las calles después de la puesta del sol. Envió a decir también al capitán del barco francés de cuatro cañones, que fuese a fondear bajo el fuerte de Villagahón, y al día siguiente yo le hice remolcar por mis canoas.

Nos determinan a partir de Río Janeiro.— No pensaba, desde entonces, más que disponerme a partir, tanto más que las gentes del país que frecuentábamos tenían todo que temer del Virrey.

Dos oficiales portugueses fueron víctimas de su honradez para con nosotros: uno fué encerrado en un calabozo en la ciudadela; el otro enviado en destierro a Santa, pequeño poblado entre Santa Catalina y Río Grande.

Me apresuré a tomar nuestra aguada y a bordo de la *Estrella* las provisiones, sin las que no podía pasarme, y a embarcar bastimentos. Me había visto obligado a aumentar la anchura de mis mástiles de gavia; el co-

mandante español me suministró la madera necesaria para esta operación, madera que se nos había rehusado en los astilleros. También me había provisto de algunas tablas sin las que no podíamos pasar, y que nos vendieron de contrabando.

El 21, estando todo presto, envié un oficial a prevenir al Virrey que aparejaría al primer viento favorable (1). Aconsejé también a M. D'Etcheveri, comandante de la *Estrella de la Mañana*, que se detuviera en Río Janeiro lo menos que pudiese, y emplear más bien el tiempo que quedaba, hasta la estación favorable para el paso del cabo de Buena Esperanza, en reconocer bien las islas de Tristan d'Acunha, donde encontraría agua, madera y pesca en abundancia, y le di algunas memorias que yo había hecho sobre estas islas. He sabido después que ha seguido este consejo y he concluído de sus observaciones, que me ha comunicado, que se puede anclar allí sin riesgos, tomar muy cómodamente agua y abastecer las tripulaciones, por la abundancia de bacalaos y otros excelentes peces que es muy fácil pescar. Ha observado en el fondeadero $37^{\circ} 24'$ de latitud austral.

Habíamos gozado durante nuestra estancia en Río Janeiro de la primavera de los poetas. La vista de esta bahía producirá siempre el más vivo placer a los viajeros, especialmente a los que, como nosotros, hayan estado largo tiempo privados de la vista de los bosques,

(1) El 11, día de luna llena, observamos en una islita vecina al barco, la bajamar a las nueve y diez minutos de la mañana, y la pleamar, a las tres y cinco minutos de la tarde, lo que establece la posición del puerto de Río Janeiro, Sureste a Noroeste.

de las casas, y hayan vivido en climas donde la calma y el sol son raros. Nada es más rico que el golpe de vista de los paisajes que se ofrecen por todas partes, y hubiese sido para nosotros una verdadera satisfacción gozar de esta encantadora región. Sus habitantes nos habían testimoniado de la manera más leal el disgusto que les causaba el mal proceder de su Virrey para con nosotros.

Así, que sentimos no poder quedar más tiempo con ellos. Tantos otros viajeros han descrito el Brasil y su capital, que yo no diría nada que no fuese una repetición fastidiosa. Río Janeiro, conquistado una vez por las armas de Francia, le es bien conocido. Me contentaré con entrar aquí en algunos detalles sobre las riquezas de que esta ciudad es emporio, y sobre las rentas que el Rey de Portugal saca de él. Diré antes, que M. De Commerçon, sabio naturalista embarcado en la *Estrella* para continuar la expedición, me ha asegurado que este país era el más rico en plantas que hubiese jamás visto, y que había encontrado verdaderos tesoros botánicos.

Detalles acerca de las riquezas de Río Janeiro.— Río Janeiro es el puerto comercial y el emporio principal de las riquezas del Brasil. Las minas llamadas *generales* son las más cercanas a la ciudad, de la que distan cerca de setenta y cinco leguas. Rinden al Rey todos los años, por su derecho de quinto, al menos, ciento doce arrobas de oro; el año 1762 le rindieron ciento diez y nueve. Bajo la capitania de las minas generales se comprenden las de río de los Muertos, de Sabara y de Sero-frío.

Esta última, además del oro que se saca de ella, produce todos los diamantes que provienen del Brasil. Se encuentran en el fondo de un río que se tiene cuidado de desviar, para separar después, de los guijarros que arrasta en su lecho, los diamantes, los topacios, las crisolitas y otras piedras de inferior calidad.

Reglamento para la explotación de las minas.— Todas estas piedras, excepto los diamantes, no son de contrabando; pertenecen a los contratistas, los cuales están obligados a dar cuenta exacta de los diamantes encontrados y a ponerlos en manos del intendente propuesto por el Rey a este efecto.

Minas de diamantes.— Este intendente los deposita inmediatamente en una cajita blindada de hierro y cerrada con tres cerraduras. Él tiene una de las llaves, el Virrey otra y el probador de la hacienda real la tercera. Esta cajita está encerrada en una segunda, donde son puestos los sellos de las tres personas arriba mencionadas y que contiene las tres llaves de la primera.

El Virrey no tiene derecho de ver lo que encierra; consigna solamente el total en una tercera caja de caudales, que envía a Lisboa después de haber puesto su sello en la cerradura. Se abre en presencia del Rey, que elige los diamantes que quiere y paga el precio a los contratistas según una tarifa establecida por su tratado.

Los contratistas pagan a S. M. F. el valor de una piastra, moneda española, por día de cada esclavo empleado en la rebusca de los diamantes; el número de estos esclavos puede ascender hasta 800.

De todos los contrabandos, el de los diamantes es

el más severamente castigado. Si el contrabandista es pobre, le cuesta la vida; si tiene bienes capaces de satisfacer lo que exige la ley, además de la confiscación de los diamantes, es condenado a pagar dos veces su valor y a un año de prisión, y destierro para toda su vida en la costa de África. A pesar de esta severidad, no deja de hacerse un gran contrabando de diamantes hasta de los más hermosos, tanto su poco volumen da esperanza y la facilidad de esconderlos.

Minas de oro.— Todo el oro que se obtiene de las minas no puede ser transportado a Río Janeiro sin haber sido entregado antes en las *casas de fundición* establecidas en cada distrito, donde se perciben los derechos reales. Lo que vuelve a los particulares les es remitido en barras con su peso, su número y las armas del Rey. Todo este oro ha sido ensayado por una persona encargada a este efecto, y sobre cada barra está impreso el título del oro, a fin de que después, en la fábrica de la moneda, se haga con facilidad la operación necesaria para ponerles en su valor proporcional.

Estas barras pertenecientes a los particulares son registradas en la oficina de la *Praybuna*, a treinta leguas de Río Janeiro. En este puesto hay un capitán, un teniente y cincuenta hombres; aquí se paga el derecho de quinto y, además, un derecho de peaje de real y medio por cabeza de hombre y de animales de raza bovina o de carga. La mitad del producto de este derecho pertenece al Rey y la otra mitad se reparte entre el destacamento proporcionalmente al grado. Como es imposible volver de las minas sin pasar por este registro, se es detenido y registrado con el mayor rigor.

Los particulares están obligados después a llevar todo el oro en barras que se les devuelve a la fábrica de la moneda de Río Janeiro, donde se les da el valor en especies amonedadas; son ordinariamente doblas, que valen ocho piastras de España.

Sobre cada una de estas doblas, el Rey gana una piastra por la aleación y el derecho de cuño. La casa de la moneda de Río Janeiro es una de las más hermosas que existen; está dotada de todas las comodidades necesarias para trabajar con la mayor celeridad. Como el oro baja de las minas al mismo tiempo que las flotas llegan de Portugal, hay que acelerar el trabajo de la moneda y se acuña con una prontitud sorprendente.

La llegada de estas flotas hace el comercio de Río Janeiro muy floreciente, principalmente la flota de Lisboa. La de Oporto está encargada solamente de vinos, aguardientes, vinagres, géneros de boca y algunas telas bastas fabricadas en esta ciudad o en sus alrededores. Tan pronto como arriban las flotas, todas las mercancías que traen son conducidas a la Aduana, donde pagan al Rey el diez por ciento. Observad que hoy la comunicación de la colonia del Santo Sacramento con Buenos Aires está severamente interceptada, y estos derechos deben experimentar disminución considerable. Casi todas las mercancías más preciosas eran enviadas de Río Janeiro a la colonia, de donde pasaban de contrabando por Buenos Aires a Chile y al Perú; y este comercio fraudulento valía todos los años a los portugueses más de millón y medio de piastras. En una palabra: las minas del Brasil no producen dinero; todo

lo que los portugueses poseen proviene de este contrabando. La trata de negros les daba también muchos rendimientos.

No se puede valuar a cuánto asciende la pérdida que les ocasiona la supresión casi entera de esta rama de contrabando. Sola, ocupaba, por lo menos, treinta embarcaciones para el cabotaje de las costas del Brasil a la Plata.

Rentas que el Rey de Portugal obtiene de Río Janeiro. — Además del diez por ciento de antiguo derecho que se paga a la Aduana real, hay otro derecho de dos y medio por ciento, impuesto a título de don gratuito desde el desastre ocurrido en Lisboa en 1755. Se paga inmediatamente a la salida de la Aduana, en tanto que se concede para el décimo un plazo de seis meses, dando caución.

Las minas de San Paolo y Parnagua rinden al Rey cuatro arrobas de quinto en año ordinario. Las minas más remotas, como las de Pracatón y de Quiaba, dependen de la capitania de Mattogrosso. El quinto de las minas arriba citadas no se percibe en Río Janeiro, sino el de las minas de Goyas. Esta capitania tiene también minas de diamantes que está prohibido excavar.

Todo el gasto que el Rey de Portugal hace en Río Janeiro, tanto para el pago de las tropas y los oficiales civiles cuanto para los gastos de las minas y entretenimiento de los edificios públicos y carenado de los barcos, sube a cerca de seiscientas mil piastras. No hablo de lo que le pueda costar la construcción de los navíos de línea y fragatas que allí hay ahora.

*Recapitulación e importe de los diversos objetos
de la renta Real en año ordinario.*

	<u>Piastras.</u>
Ciento cincuenta arrobas de oro, que rinden en año ordinario, reducidos todos los quintos, en monedas de España.....	1.125.000
El derecho sobre los diamantes.....	240.000
El derecho de moneda.....	400.000
Diez por ciento de Aduana.....	350.000
Dos y medio por ciento de don gratuito.....	87.000
Derecho de peaje, venta de empleos, oficios y generalmente todo lo que proviene de las minas.....	225.000
Derechos sobre los negros.....	110.000
Derechos sobre el aceite de pescado, la sal, el jabón y el décimo sobre los artículos del país.....	130.000
TOTAL.....	<u>2.667.000</u>

Descontando el gasto arriba mencionado, se verá que la renta que el Rey de Portugal obtiene de Río Janeiro asciende a más de diez millones de nuestra moneda.

CAPÍTULO VI

Partida de Río Janeiro. — Segundo viaje a Montevideo.
Averías que aquí recibe la *Estrella*.

JULIO de 1767. — *Partida de Río Janeiro*. — El 14 de julio aparejamos de Río Janeiro, y nos vimos obligados, al faltarnos viento, a volver a fondear en la rada.

Salimos el 15, y dos días después, la ventaja de marcha que la fragata tenía sobre la *Estrella* me puso en el caso de recoger los juanetes por exigir nuestros palos mayores muchas precauciones.

Los vientos fueron variables, muy frescos y con la mar muy gruesa; la noche del 19 al 20 perdimos nuestra gavia, arrastrada con su aparejo.

Eclipse de Sol. — El 25 hubo un eclipse de Sol visible para nosotros. Había tomado a bordo a monsieur Verron, joven observador llegado de Francia en la *Estrella* para ocuparse en el viaje de los métodos propios para calcular en el mar la longitud. Según el punto de situación del barco, el momento de la inmersión, calculado por este astrónomo, debía ser para nosotros el 25, a las cuatro y diez y nueve minutos de la tarde. A las cuatro y seis minutos una nube nos ocultó la vista del Sol, y cuando le volvimos a ver, a las cuatro y treinta y un minutos, había entonces cerca de dedo y medio eclipsado. Las nubes que pasaron en

seguida sucesivamente ante el Sol, no nos le dejaron divisar más que durante intervalos muy cortos; de suerte que no pudimos observar ninguna de las fases del eclipse ni, por consecuencia, deducir de ello nuestra longitud. El Sol se ponía para nosotros antes del momento de la conjunción aparente, y estimamos que el de la inmersión había sido a las cuatro y veintitrés minutos.

Entrada en río de la Plata. — El 26 comenzamos a encontrar fondo, y el 28 por la mañana vimos las Castillas. Esta parte de la costa es de una altura media y se divisa de diez a doce leguas. Creímos reconocer la entrada de una bahía que es probablemente el fondeadero en el que los españoles tienen un fuerte, fondeadero que me han dicho ser muy malo. El 29 entramos en río de la Plata y vimos las Maldonadas. Avanzamos poco esta jornada y la siguiente. Pasamos en calma casi toda la noche del 30 al 31, sondando sin cesar. Las corrientes parecían arrastrarnos al Noroeste, donde casi demorábamos la isla de los Lobos.

A la una y media de la madrugada, habiendo dado la sonda treinta y tres brazas, juzgué estar muy cerca de esta isla e hice la señal de lanzar el ancla.

Aparejamos a las tres y media y vimos la isla de Lobos en el Nordeste, a unas dos leguas y media. El viento Sur y Sureste, débil en un principio, arreció por la mañana y anclamos el 31 por la tarde en la bahía de Montevideo (1). La *Estrella* nos había hecho per-

(1) Situación del fondeadero: el monte, al Oeste; la punta Este, al Sureste-cuarto-Sur 5° Sur; el molino, al Sureste 3° Este; la ciudadela, al Este-cuarto-Sureste; las tierras más altas del fondo de la bahía, al Nordeste-cuarto-Norte 3° Este.

der mucho camino, porque, además de la ventaja de marcha que conservamos sobre ella, esta fusta, que al salir de Río Janeiro hacía cuatro pulgadas de agua cada dos horas, después de algunos días de navegación hizo siete pulgadas en el mismo intervalo de tiempo, lo que no le permitía forzar velas.

Segunda escala en Montevideo. — Apenas habíamos fondeado, cuando un oficial, llegado a bordo de parte del gobernador de Montevideo para complimentarnos por nuestro arribo, nos dijo que se habían recibido órdenes de España para detener a todos los jesuítas y apoderarse de sus bienes; que el mismo barco portador de estos despachos había conducido cuarenta padres de la Compañía destinados a las misiones; que la orden había sido ejecutada ya en las principales casas, sin disturbios ni resistencia, y que, al contrario, estos religiosos soportaban su desgracia con prudencia y resignación. Entraré bien pronto en detalles de este gran negocio, del que me ha podido poner al corriente una larga estancia en Buenos Aires y la confianza con que me ha honrado el gobernador, D. Francisco Bucarelli. Este general me ha enseñado varios de los documentos de los jesuítas y me ha hecho hasta leer la carta en la que daba cuenta al Sr. Aranda (1) de la ejecución de las órdenes del Rey de España.

Agosto de 1767. — Como debíamos quedar en río de la Plata hasta después de la revolución del equinoccio, tomamos alojamientos en Montevideo, donde establecimos también nuestros obreros y un hospital.

(1) El conde de Aranda. (*N. de la T.*)

Llenos estos primeros cuidados, me fuí a Buenos Aires el 11 de agosto para acelerar el suministro de los víveres que nos eran necesarios y de que quedó encargado el provisor general del Rey de España, al mismo precio convenido en el tratado con Su Majestad Católica. Quise también enterar al Sr. Bucarelli sobre lo que había pasado en Río Janeiro, aunque ya le hubiesen enviado por un propio los despachos de D. Francisco de Medina. Le encontré prudentemente resuelto a contentarse con dar cuenta en Europa de las hostilidades cometidas por el Virrey del Brasil y a no usar de represalias. Le hubiese sido fácil apoderarse en pocos días de la colonia del Santo Sacramento, tanto más cuanto que esta plaza carecía de todo y que no había todavía recibido en el mes de noviembre el convoy de víveres y municiones que se le preparaba cuando salimos de Río Janeiro.

Tuve por parte del gobernador general las mayores facilidades para la pronta expedición de nuestras necesidades. A fines de agosto, dos goletas, cargadas para nosotros de galleta y de harina, se habían hecho a la vela para Montevideo, donde yo también había ido para celebrar la fiesta de San Luis. Había dejado en Buenos Aires al caballero Du Bouchage, insignia de navío, para hacer embarcar el resto de nuestros víveres y quedar encargado de los negocios que pudieran sobrevenirnos hasta nuestra partida, que yo esperaba debía ser a fines de septiembre; no preveía que un accidente nos retendría seis semanas más.

Averías que sufre la «Estrella». — Durante una tormenta del Suroeste, el *San Fernando*, barco fiscal, que

estaba fondeado cerca de la *Estrella*, rompió sus anclas, vino de noche a abordar la fusta, y al primer choque le rompió su mástil de bauprés a ras de la fogonadura.

Su tajamar y sus rodas fueron arrancadas, y dimos gracias todavía de haber podido separarse, a pesar del mal tiempo y de la obscuridad, sin sufrir otras averías. El *San Fernando* tuvo toda la obra muerta de su popa, rota.

Septiembre de 1767. — Este abordaje aumentó considerablemente la vía de agua que la *Estrella* tenía desde el comienzo de la campaña. Se hacía indispensable descargar este navío, hasta quizá ponerle en dique, para descubrir y cerrar esta vía de agua, que parecía ser muy baja en la proa. Esta operación no podía hacerse en Montevideo (1), donde, por otra parte, no se encontraban las maderas necesarias para la reparación de su arboladura.

Había enviado un oficial hasta las Maldonadas para ver mástiles, que se decía había en la costa, restos de navíos perdidos; pero no encontró más que dos, cuyo transporte hasta Montevideo hubiese sido de la mayor dificultad. Escribí, pues, al caballero Du Bouchage que expusiese al marqués de Bucarelli nuestra situación y obtuviese su venia para que la *Estrella* remontase el

(1) Algunas personas me han asegurado en Montevideo que en la rada misma de esta ciudad se podría establecer un carenado en la isla de los Franceses. Ignoro por qué razón los españoles hasta el presente no han comprobado la posibilidad.

Este establecimiento sería de la mayor comodidad para sus barcos.

río y fuese a la ensenada de Baragán; le pedía también que hiciese transportar muy pronto las maderas y otros materiales de que teníamos necesidad.

Navegación de Montevideo a Baragán.— El gobernador general consintió en estas demandas, y el 7 de septiembre, no habiendo podido encontrar ningún piloto, me embarqué en la *Estrella* con los carpinteros y calafates de la *Boudeuse*, para partir al día siguiente y seguir yo mismo una navegación, que se nos decía ser de la mayor dificultad. Dos barcos fiscales, el *San Fernando* y el *Carmen*, provistos de un práctico, aparejaron el mismo día de Montevideo para la ensenada, y yo había contado seguirles; pero el *San Fernando*, a bordo del que estaba este piloto llamado Felipe, aparejó la noche del 7 al 8 con la sola intención de ocultarnos su marcha, y dejando a su camarada en el mismo embarazo en que quería ponernos.

Detalles náuticos sobre este derrotero.— Aparejamos de todos modos el 8 de septiembre a las cinco y media de la mañana, lo mismo que el *Carmen*, que dejamos pasar delante. Derroté para doblar un banco de piedra, el cual está a dos leguas de Montevideo, Norte y Sur. El *Carmen* tomó el partido de fondear, a las ocho, para esperar una goleta que dirigiese su derrotero. Yo continué el mío entre la canoa y la chalupa, que iban sondando delante de nosotros. La goleta partida de Montevideo, se juntó con el *Carmen* a las once, y este navío aparejó. A las cuatro vimos al *San Fernando*, que, habiendo doblado el extremo del banco Ortiz, estaba detenido para esperar a su camarada. Do-

blamos este banco a las cinco y media, sin haber visto la costa del Sur.

A las seis y media tocamos en un fondo de fango. En seguida mandé sondar alrededor nuestro y no se encontró más de tres brazas y un pie; la mar estaba enteramente baja. Como la *Estrella* calaba mucho más de popa que de proa, la levantamos rápidamente. La marea que subía nos puso de nuevo a flote, y apenas lo estuvimos, anclamos con dos cables para pasar la noche. La corriente era muy fuerte y su dirección Sureste y Noroeste.

El derrotero desde Montevideo hasta las ocho que fué doblado el pequeño banco de piedra, fué el Sur, cerca de tres leguas. Desde las ocho de la noche que doblamos la punta Este del banco Ortiz, fué el Sur-oeste-cuarto-Oeste 4° Oeste, doce leguas, sin tener en cuenta las corrientes.

Hemos tratado siempre de mantenernos con cuatro brazas, al menos, siempre que disminuíamos de agua. El fondo es por todas partes un fango blando.

El 9 me di a la vela a las nueve de la mañana, antes de la marea. Los navíos españoles, anclados dos leguas delante de nosotros, no aparejaron hasta una hora después. Les pasé e hice mi derrotero con la sonda; mis bateles delante; Felipe, tan mal piloto como mal hombre, manteniéndose en nuestras aguas. Con fundamento le llamo mal piloto, puesto que varias veces cambié de derrotero para probarle y siempre gobernaba por nosotros.

A las dos de la tarde vimos una baliza que se encuentra en el apoyo meridional del banco Ortiz y casi

en su extremidad occidental. Esta baliza estaba formada por los dos mástiles de un navío portugués que se perdió allí y ha quedado erguido. Sería esencial para la seguridad de la navegación de Montevideo a Buenos Aires que se conservase esta baliza con el mayor cuidado. Estuvimos también casi todo el día a vista de la costa meridional. Nos defendimos constantemente a babor para evitar un pequeño banco que se encuentra entre la tierra y el banco Ortiz, manteniéndonos a tres y media, cuatro y cuatro y media brazas de agua. En cuanto la baliza queda al Este-cuarto-Sureste y la sonda acusa cinco brazas, se han pasado los bancos. Me determiné a correr hasta las once de la noche, queriendo hacer casi ocho leguas desde la salida de los bancos. Entonces fondeamos con un ancla, estando en calma el tiempo y la mar. Los españoles siguieron nuestra pista y fondearon legua y media tras de nosotros.

Corregido el derrotero, desde el 8 a las cinco de la tarde hasta dar vista a la baliza fué Noroeste-cuarto-Norte 3° Oeste, diez leguas, y desde la vista de la baliza hasta el fondeadero, Noroeste 5° Norte, seis leguas. La sonda extrajo siempre fango blando negro.

El 10 aparejé a las seis de la mañana, y hacia las ocho divisamos desde lo alto de los mástiles a los barcos españoles anclados en la ensenada. Hicimos derrotero para pasar a barlovento de ellos sondando siempre desde a bordo y nuestros bateles sondando delante de nosotros; la corriente nos desviaba considerablemente hacia el Sureste y la habíamos sentido semejante la víspera desde mediodía. Después de dos horas fué preciso marchar por el canal sin cesar para

evitar un banco que se extiende a la altura de la punta de la ensenada, dentro de la cual vimos bien pronto, distintamente, por encima del puente, cinco barcos anclados. A las cuatro tocamos fondo y franqueamos casi en el acto. Vino a bordo un oficial español, que no pudo darnos ninguna noticia sobre el canal. Desde que hubimos aumentado de agua hasta cuatro brazas y media, hice fondear a una media legua de la fragata *Esmeralda*, en un fondo de fango negro algo blando. Este fondo es el mismo en todo el canal; en los bordes del banco Ortiz es de arena roja.

Corregido el derrotero desde el fondeadero del 9 por la noche, es Oeste 5° Sur, siete leguas. Anclamos Nordeste y Suroeste, con un ancla de serviola y otra de tiro. El *Carmen* fondeó cerca de nosotros; la goleta y el *San Fernando* continuaron su marcha para Buenos Aires.

Los barcos fondeados en esta rada eran: la *Venus*, fragata de veintiséis cañones, y algunos navíos mercantes destinados como ella a dar velas incesantemente para Europa. Encontré allí también la *Esmeralda* y la *Liebre*, que se disponían a volver con municiones de toda especie a las islas Malvinas, de donde debían pasar al mar del Sur para embarcar los jesuitas de Chile y del Perú. Estaba además el chambekin el *Andaluz*, llegado del Ferrol a fines de julio en compañía de otro chambekin llamado el *Aventurero*; pero éste se había perdido en la punta del banco de los Ingleses y la tripulación había tenido tiempo de salvarse. El *Andaluz* se preparaba para llevar misioneros y presentes a los habitantes de la tierra del Fuego, porque el Rey

Católico les quería testimoniar su reconocimiento por los servicios que habían hecho a los españoles del navío la *Concepción*, el cual, en 1765, había perecido en sus costas.

Se repara la «Estrella».— Bajé en Baragán, donde el caballero Du Bouchage había hecho ya transportar una parte de las maderas que nos eran necesarias. Las había reunido con trabajo y con grandes gastos en Buenos Aires en el arsenal del Rey y en algunos almacenes particulares, abastecidos unos y otros por los restos de los barcos que naufragan en el río.

No se encontraba de otra parte en Baragán ninguna especie de recursos, sino más bien dificultades de varios géneros y todo lo que puede obligar a operar lentamente. La ensenada de Baragán no es, en efecto, más que un mal puerto formado por la desembocadura de un pequeño río, que desemboca en el río de la Plata en la ribera del Sur, diez a doce leguas al Este-Sureste de Buenos Aires. Esta desembocadura, vuelta al Oeste-Norte-Oeste, está directamente opuesta al curso del río. Puede tener un cuarto de legua de anchura; pero no tiene agua más que en medio, en un canal estrecho y que se colma todos los días, donde pueden entrar barcos que no calen más que doce pies; en el resto no hay seis pulgadas de agua en marea baja; ahora, como las mareas son muy irregulares en el río de la Plata, altas o bajas frecuentemente ocho días seguidos según los vientos que reinan, el desembarco de las chalupas se hace con las mayores dificultades. De otra parte, no hay almacenes en tierra; algunas casas o, más bien, cabañas construídas con juncos, cubiertas

de pieles, dispersas sin orden en un suelo bruto y habitado por hombres que no conocen otra dicha que la de no hacer nada. Los barcos que calan demasiado para poder entrar en esta ensenada fondean en la punta de Lara, a legua y media en el Oeste. Están expuestos allí a todos los vientos; pero siendo muy buena la estabilidad, pueden invernar, aunque con muchas incomodidades.

Octubre de 1767.— Dejé en la punta de Lara a M. De la Giraudais encargado de los cuidados relativos a su barco, y me fui a Buenos Aires, desde donde le expedí una goleta grande sobre la que podía caer cuando hubiese entrado en la ensenada. Era preciso para esto que descargase en parte los efectos que tenía a bordo de la *Esmeralda* y de la *Liebre*. El 8 de octubre, la *Estrella* estuvo en estado de entrar en el puerto y se vió que su calafateo sería menos largo que lo que se había supuesto. En efecto, apenas había comenzado a aligerarse, cuando su vía de agua disminuyó sensiblemente, y cesó de hacerla cuando no caló más que ocho pies de proa. Después de haber arrancado algunas planchas de su forro, se vió que las costuras o junturas del navío estaban absolutamente sin estopas en una longitud de cerca de cuatro pies y medio, desde ocho pies y medio de calado para arriba. Se descubrieron dos agujeros de hebillas que no habían sido puestas. Después de haber sido prontamente reparadas todas estas averías, el mástil de bauprés hecho y la fusta recalafateada por completo, volvió el 21 a la punta de Lara, donde volvió a tomar su cargamento a bordo de las fragatas españolas, y embarcó también sucesivamen-

te la madera, las harinas, la galleta y las diferentes provisiones que le envié a esta rada.

Partida de varios barcos para Europa.—*Llegada de algunos otros.*— A fines de septiembre habían partido para Cádiz la *Venus* y otros cuatro barcos cargados de cueros, y llevando doscientos cincuenta jesuitas y las familias francesas de las Malvinas, a excepción de siete, que, no habiendo podido encontrar sitio, se vieron forzadas a esperar otra ocasión. El marqués de Bucarelli les hizo venir a Buenos Aires, donde proveyó a su sustento y a su alojamiento. Se acababa de saber en aquel momento la llegada del *Diamante*, barco de registro expedido para Buenos Aires, y la del *San Miguel*, otro barco de registro destinado a Lima. La situación de este último navío era triste. Después de haber luchado durante cuarenta y cinco días contra los vientos en el cabo de Hornos, habiendo muerto treinta y nueve hombres de su tripulación y el resto atacado de escorbuto, habiéndose llevado su timón un golpe de mar, se vió obligado a derrotar para este río, donde había entrado en el puerto de las Maldonadas, siete meses después de haber salido de Cádiz y no teniendo más que tres marineros y algunos oficiales en estado de obrar. Enviamos a petición de los españoles un oficial y una tripulación para conducir este barco a Montevideo. Allí había llegado el 5 de octubre la fragata española el *Aguila*, salida del Ferrol en el mes de marzo. Habiendo recalado en la isla de Santa Catalina, los portugueses la habían detenido al mismo tiempo que retenían al *Diligente* en Río Janeiro.

CAPITULO VII

Detalles acerca de las misiones del Paraguay y la expulsión de los jesuítas de esta provincia.

EN tanto que apresurábamos nuestras disposiciones para salir del río de la Plata, el marqués de Bucarelli hacía las suyas para pasar al de Uruguay. Ya habían sido detenidos los jesuítas en todas las demás provincias de su departamento, y este gobernador general quería ejecutar en persona en las misiones las órdenes del Rey Católico. Dependía de las primeras medidas que se iban a tomar hacer aceptar a estos pueblos el cambio que se les preparaba o volverlos a sumir en la barbarie. Pero antes de detallar lo que yo he visto acerca de la catástrofe de este singular Gobierno, hay que decir una palabra sobre su origen, sus progresos y su forma. Lo diré *sine irâ et studio quorum causas procul habeo*.

Fecha del establecimiento de las misiones.—En 1580 se vió a los jesuítas admitidos por primera vez en estas fértiles regiones, donde después fundaron, bajo el reinado de Felipe III, las misiones famosas a las que se da en Europa el nombre del Paraguay, y más apropiado, en América, el del Uruguay, río en el cual están situadas. Han sido siempre divididas en poblados, dé-

biles en un principio y en pequeño número, pero que progresos sucesivos han hecho llegar hasta el de treinta y siete; a saber: veintinueve en la ribera derecha del Uruguay; ocho en la orilla izquierda, regidos cada uno por dos jesuítas en hábito de la Orden. Dos motivos que han permitido a los Soberanos aliar, cuando el uno no daña al otro, la religión y el interés, hicieron desear a los Monarcas españoles la conversión de estos indios: haciéndoles católicos, se civilizaban hombres salvajes y se hacían dueños de una región vasta y abundante; era abrir a la metrópoli una nueva fuente de riqueza y adquirir adoradores del verdadero Dios. Los jesuítas se encargaron de llenar estas miras; pero hicieron ver que, para facilitar el éxito de una tan penosa empresa, era necesario que fuesen independientes de los gobernadores de la provincia y hasta que ningún español penetrase en el país.

Condiciones estipuladas entre la Corte de España y los jesuítas.— El motivo en que se fundaba esta demanda era el temor de que los vicios de los europeos disminuyesen el fervor de los neófitos, les apartasen del cristianismo, y que la altanería española les hiciese odioso un yugo demasiado pesado. Aprobando estas razones, la Corte de España reglamentó que los misioneros quedarían substraídos a la autoridad de los gobernadores, y que el Tesoro les daría todos los años sesenta mil piastras para los gastos de las roturaciones, a condición de que, a medida que los poblados se fuesen formando y las tierras adquiriendo valor, los indios pagarían anualmente al Rey una piastra por hombre, desde la edad de diez y ocho años hasta la de

sesenta. Se exigió también que los misioneros enseñasen a los indios la lengua española; pero esta cláusula no parece haber sido cumplida.

Celo y éxito de los misioneros.— Los jesuítas comenzaron con el valor de los mártires y una paciencia verdaderamente angélica. Eran preciso uno y otra para atraer, retener, plegar a la obediencia y al trabajo hombres feroces, inconstantes, amantes tanto de su pereza cuanto de su independencia. Los obstáculos fueron infinitos, las dificultades renacían a cada paso; el celo triunfó de todo, y la dulzura de los misioneros trajo al fin a sus pies a estos feroces habitantes de los bosques. En efecto: los reunieron en habitaciones, les dieron leyes, introdujeron entre ellos artes útiles y agradables; en fin, de una nación bárbara, sin costumbres y sin religión, hicieron un pueblo dulce, educado, exacto observador de las ceremonias cristianas. Estos indios, encantados por la elocuencia persuasiva de sus apóstoles, obedecían con gusto a hombres que veían sacrificarse a su felicidad, de tal manera que, cuando querían formarse una idea del Rey de España, se lo representaban bajo el hábito de San Ignacio.

Rebelión de los indios contra los españoles.— Sin embargo, hubo contra su autoridad un instante de rebelión en el año 1757. El Rey Católico acababa de trocar con Portugal los poblados de las misiones enclavadas en la orilla izquierda del Uruguay por la colonia del Santo Sacramento. El deseo de anular el contrabando enorme de que hemos hablado varias veces, había animado a la Corte de Madrid a este cambio. El Uruguay se convertía así en el límite de las posesiones

respectivas de las dos Coronas; se hacía pasar a la ribera derecha a los indios de los poblados cedidos y se les indemnizaba en dinero del trabajo de su desplazamiento.

Causa de su descontento.— Pero estos hombres, acostumbrados a sus hogares, no pudieron sufrir verse obligados a abandonar tierras en plena producción para ir a roturar otras nuevas. Tomaron, pues, las armas. Desde hacía tiempo se les había permitido tenerlas para defenderse contra las incursiones de los paulistas, bandidos salidos del Brasil, y que se habían constituido en república hacia fines del siglo XVI (1). La rebelión estalló sin que ningún jesuita apareciese jamás a la cabeza de los indios. Hasta se dijo que quedaron retenidos por fuerza en las aldeas, para ejercer allí las funciones del sacerdocio.

Toman las armas, y son batidos.— El gobernador general de la provincia de la Plata, D. José Andonaighi, marchó contra los rebeldes, seguido de D. Joaquín de Viana, gobernador de Montevideo. Les des hizo en una batalla, en que perecieron más de dos mil indios. Se encaminó en seguida a la conquista del país, y D. Joaquín, viendo el terror que una primera derrota había esparcido, se encargó con seiscientos hombres de reducirla por entero. En efecto, atacó el primer poblado, se apoderó de él sin resistencia, y tomado éste, todos los demás se sometieron.

Por estos hechos la Corte de España llamó a D. José Andonaighi, y D. Pedro Cevallos llegó a Buenos Ai-

(1) Véase la nota de la página 50.

res para reemplazarle. Al mismo tiempo Viana recibió orden de abandonar las misiones y de retirar sus tropas.

Turbulencias apaciguadas.— Ya no se trató del cambio proyectado entre las dos Coronas; y los portugueses que habían marchado contra los indios con los españoles, volvieron con ellos. En tiempos de esta expedición se esparció por Europa el rumor de la elección del Rey Nicolás, indio, de que, en efecto, los rebeldes hicieron un fantasma de realeza.

Los indios parecen disgustados de la administración de los jesuitas.— Don Joaquín de Viana me ha dicho que, cuando recibió la orden de abandonar las misiones, una gran parte de los indios, descontentos de la vida que llevaban, quiso seguirle. Se opuso a ello; pero no pudo impedir que siete familias le acompañasen, y las estableció en las Maldonadas, donde dan hoy ejemplo de industria y trabajo. Quedé sorprendido de lo que me dijo con respecto de este descontento de los indios. ¿Cómo acordarlo con todo lo que yo había leído acerca de la manera con que eran gobernados? Yo habría citado las leyes de las misiones como modelo de una administración hecha para dar a los hombres la dicha y la sabiduría.

Gobierno de las misiones mostrado en perspectiva. En efecto, cuando uno se representa de lejos y en general este gobierno mágico fundado por las únicas armas espirituales, y que no estaba ligado más que por las cadenas de la persuasión, ¡qué institución más honrosa a la Humanidad!

Es una sociedad que habita una tierra fértil bajo un

clima afortunado, en que todos los miembros son laboriosos y en que nadie trabaja para sí; los frutos del cultivo común son llevados fielmente a almacenes públicos, que distribuyen a cada uno lo que le es necesario para su alimentación, para su vestido y sostén de su hogar; el hombre en el vigor de su edad alimenta con su trabajo al niño que acaba de nacer, y cuando el tiempo ha gastado sus fuerzas, recibe de sus conciudadanos los mismos servicios de que les hizo anticipo; las casas particulares son cómodas, los edificios públicos son hermosos; el culto es uniforme y escrupulosamente seguido; este pueblo dichoso no conoce ni jerarquías ni condiciones: está igualmente al abrigo de las riquezas y de la indigencia. Tales han debido parecer y tales me parecían las misiones en la lejanía y la ilusión de la perspectiva. Pero en materia de gobierno, un intervalo inmenso separa la teoría de la administración. Quedé convencido por los detalles siguientes, que me han dado unánimemente cien testigos oculares.

Detalles interiores de la administración. — En la extensión de terreno que encierran las misiones, acaso de doscientas leguas de Norte a Sur y de ciento cincuenta de Este a Oeste, la población es de cerca de trescientas mil almas; bosques inmensos ofrecen maderas de todas clases; vastos pastos contienen, por lo menos, dos millones de cabezas de ganado; hermosos ríos vivifican el interior de esta región y llaman por todas partes la circulación y el comercio. He aquí el local; ¿cómo se vivía en él? El país estaba, como hemos dicho, dividido en parroquias, y cada parroquia regida por dos

jesuítas: uno cura, el otro, su vicario. Los dispendios totales para el sostén de los poblados suponían pocos gastos, porque los indios estaban alimentados, vestidos y alojados con el trabajo de sus manos. El mayor dispendio era para el sostenimiento de las iglesias, construídas y adornadas con magnificencia. El resto del producto de la tierra y todos los ganados pertenecían a los jesuítas, que, por su parte, hacían venir de Europa los útiles de los diferentes oficios: vidrios, cuchillos, agujas de coser, inágenes, pólvora y fusiles. Su renta anual consistía en algodón, sebos, cueros, miel, y, sobre todo, en mate (1), planta mejor conocida bajo el nombre de hierba del Paraguay, de que la Compañía hacía únicamente el comercio, y cuyo consumo es inmenso en todas las Indias españolas, donde se toma en lugar de té.

Los indios tenían por sus curas una sumisión de tal modo servil, que no solamente se dejaban castigar con el látigo, a la manera del colegio, hombres y mujeres, por las faltas públicas, sino que venían ellos mismos a solicitar el castigo de las faltas mentales. En cada parroquia los padres elegían todos los años corregidores y capitulares encargados de los detalles de la administración. La ceremonia de su elección se hacía con pompa, el día de año nuevo, en el atrio de la iglesia, y se publicaba al son de las campanas y de instrumentos de toda clase. Los elegidos venían a los pies del padre cura a recibir las insignias de su dignidad, que no les exceptuaba de ser azotados como los demás.

(1) Véase la nota de la página 51.

Su mayor distinción era llevar trajes, en tanto que una camisa de algodón componía únicamente el vestido del resto de los indios de uno y otro sexo. La fiesta de la parroquia y la del cura se celebraban también con regocijos públicos y hasta con comedias; se parecían, sin duda, a nuestras antiguas piezas que se llamaban *misterios*.

El cura habitaba una casa grande paredaña de la iglesia; tenía dos cuerpos de edificio, en uno de los cuales estaban las escuelas para la música, la pintura, la escultura, la arquitectura y los talleres de los diferentes oficios. Italia les suministraba maestros para las artes que los indios aprenden, se dice, con facilidad. El otro cuerpo contenía un gran número de muchachas ocupadas en diversas labores, bajo la guarda y la inspección de mujeres viejas; se llamaba el *guatiguaso* o el seminario. Las habitaciones del cura comunicaban interiormente con estos dos cuerpos del edificio.

Este cura se levantaba a las cinco de la mañana, tomaba una hora para la oración mental, decía su misa a las seis y media, se le besaba la mano a las siete y se hacía entonces la distribución pública de una onza de mate por familia. Después de su misa, el cura desayunaba, recitaba su breviario, trabajaba con los corregidores, cuyos cuatro primeros eran sus ministros, visitaba el seminario, las escuelas y los talleres; si salía, era a caballo y con un gran cortejo; comía a las once, solo con su vicario, estaba en conversación hasta medio día y echaba la siesta hasta las dos; quedaba encerrado en su interior hasta el rosario, después del cual

tenía conversación hasta las siete de la tarde; entonces el cura cenaba y a las ocho estaba acostado.

El pueblo, en tanto, estaba desde las ocho de la mañana distribuído en los diversos trabajos, sea de la tierra, sea de los talleres, y los corregidores velaban por el severo empleo del tiempo; las mujeres hilaban algodón; se las distribuía todos los lunes una cierta cantidad, que era preciso entregar hilado a fin de semana; a las cinco y media de la tarde se reunían para rezar el rosario y besar otra vez la mano del cura; a continuación se distribuía una onza de mate y cuatro libras de vaca para cada hogar, que se suponía estar compuesto de ocho personas; se daba también maíz. El domingo no se trabajaba y el oficio divino duraba más tiempo; podían después entregarse a algunos juegos, tan tristes como el resto de su vida.

Consecuencias que se desprenden. — Se ve por este detalle exacto que los indios no tenían en cierto modo propiedad alguna y que estaban sujetos a una uniformidad de trabajo y de descanso cruelmente enojosa. Este aburrimiento, que con razón se dice mortal, basta para explicar lo que se nos ha dicho, que abandonaban la vida sin lamentarlo y que morían sin haber vivido. Cuando caían enfermos, era raro que curasen; y cuando se les preguntaba entonces si el morir les afligía, respondían que no, y respondían como gentes que lo piensan. No sorprenderá saber que cuando los españoles penetraron en las misiones, este gran pueblo, administrado como un convento, demostró el mayor deseo de forzar la clausura. Por lo demás, los jesuitas nos representaban a estos indios como una especie

de hombres que no podían jamás alcanzar más que a la inteligencia de los niños; la vida que llevaban impedía a estos grandes niños tener la alegría de los pequeños.

Expulsión de los jesuitas de la provincia de la Plata. La Compañía se ocupaba del cuidado de extender las misiones, cuando el contragolpe de acontecimientos ocurridos en Europa vino a derribar en el Nuevo Mundo la obra de tantos años y de tanta paciencia. Habiendo tomado la Corte de España la resolución de expulsar a los jesuitas, quiso que esta operación se hiciese al mismo tiempo en toda la extensión de sus vastos dominios.

Medidas tomadas a este respecto por la Corte de España. — Cevallos fué llamado de Buenos Aires y D. Francisco Bucarelli nombrado para reemplazarle. Partió instruído de la tarea a que se le destinaba y prevenido de diferir la ejecución hasta nuevas órdenes, que no tardaría en recibir. El confesor del Rey, el conde de Aranda y algunos ministros eran los únicos a los que se había confiado el secreto de este asunto; Bucarelli hizo su entrada en Buenos Aires al comienzo de 1767.

Medidas tomadas por el gobernador general de la provincia. — Cuando D. Pedro Cevallos llegó a España, se expidió al marqués de Bucarelli un paquebot encargado de órdenes, tanto para esta provincia como para Chile, donde este general debía hacerlas pasar por tierra. Este navío llegó al río de la Plata en el mes de junio de 1767, y el gobernador despachó en el acto dos oficiales, uno al Virrey del Perú y otro al presidente de la Audiencia de Chile, con las órdenes

de hombres que no podían jamás alcanzar más que a la inteligencia de los niños; la vida que llevaban impedía a estos grandes niños tener la alegría de los pequeños.

Expulsión de los jesuitas de la provincia de la Plata.

La Compañía se ocupaba del cuidado de extender las misiones, cuando el contragolpe de acontecimientos ocurridos en Europa vino a derribar en el Nuevo Mundo la obra de tantos años y de tanta paciencia. Habiendo tomado la Corte de España la resolución de expulsar a los jesuitas, quiso que esta operación se hiciese al mismo tiempo en toda la extensión de sus vastos dominios.

Medidas tomadas a este respecto por la Corte de España. — Cevallos fué llamado de Buenos Aires y D. Francisco Bucarelli nombrado para reemplazarle. Partió instruído de la tarea a que se le destinaba y prevenido de diferir la ejecución hasta nuevas órdenes, que no tardaría en recibir. El confesor del Rey, el conde de Aranda y algunos ministros eran los únicos a los que se había confiado el secreto de este asunto; Bucarelli hizo su entrada en Buenos Aires al comienzo de 1767.

Medidas tomadas por el gobernador general de la provincia. — Cuando D. Pedro Cevallos llegó a España, se expidió al marqués de Bucarelli un paquebot encargado de órdenes, tanto para esta provincia como para Chile, donde este general debía hacerlas pasar por tierra. Este navío llegó al río de la Plata en el mes de junio de 1767, y el gobernador despachó en el acto dos oficiales, uno al Virrey del Perú y otro al presidente de la Audiencia de Chile, con las órdenes

de la Corte que les concernían. Pensó en seguida en repartir sus órdenes por los diferentes lugares de su provincia donde había jesuítas, tales como Córdoba, Mendoza, Corrientes, Santa Fe, Salta, Montevideo y el Paraguay. Como temía que entre los comandantes de estos diversos sitios algunos no actuasen con la prontitud, el secreto y la exactitud que la Corte deseaba, les ordenaba, al dirigirles sus órdenes, no abrirlas hasta el día que él fijase para su ejecución, y de no hacerlo más que en presencia de algunas personas que designaba, gentes que ocupaban en los mismos lugares los primeros empleos eclesiásticos y civiles. Córdoba, sobre todo, le interesaba; estaba en estas provincias la principal casa de los jesuítas y la residencia habitual del provincial. Allí formaban e instruían en la lengua y los usos del país a los individuos destinados a las misiones y a ser jefes de los pueblos; se debían encontrar allí sus papeles más importantes. El marqués de Bucarelli se resolvió a enviar un oficial de confianza, que nombró teniente del Rey de esta plaza, y que bajo este pretexto hizo acompañar de un destacamento de tropas.

Quedaba por proveer a la ejecución de las órdenes del Rey en las misiones, y era el punto crítico. Hacer detener a los jesuítas en medio de los poblados no se sabía si los indios querrían sufrirlo, y hubiese sido preciso sostener esta ejecución violenta con un cuerpo de tropas bastante numeroso para hacer frente a todo acontecimiento. Por otra parte, ¿no era indispensable, antes de pensar en retirar los jesuítas, tener otra forma de gobierno presta a substituir al suyo, y prevenir así

los desórdenes de la anarquía? El gobernador se determinó a contemporizar, y se contentó por el momento con escribir a las misiones que se le enviase en el acto al corregidor y un cacique de cada poblado, para comunicarles cartas del Rey. Expidió esta orden con la mayor celeridad, a fin de que los indios estuviesen en camino y fuera de las *reducciones* antes que la noticia de la expulsión de la Sociedad pudiese llegarles. Con este medio llenaba dos fines: uno, procurarse rehenes que le asegurasen de la fidelidad de los poblados cuando de ellos retirase los jesuítas; otro, ganar la afección de los principales indios por el buen trato que se les prodigase en Buenos Aires y tener tiempo de instruirles del nuevo estado en que entrarían cuando, no teniendo tutelas, gozasen de los mismos privilegios y de la misma propiedad que los demás súbditos del Rey.

El secreto es al momento divulgado por un accidente imprevisto. — Todo había sido concertado con el más profundo secreto, y aun cuando hubo causado sorpresa ver llegar un navío de España sin otras cartas que las dirigidas al general, se estaba muy lejos de sospechar la causa. El momento de la ejecución general estaba combinado para el día en que todos los correos hubieran tenido tiempo de llegar a su destino, y el gobernador esperaba este instante con impaciencia, cuando la llegada de dos chambekines del Rey, el *Andaluz* y el *Aventurero*, procedentes de Cádiz, estuvo a punto de estropear todas sus medidas. Había ordenado al gobernador de Montevideo, en el caso de que llegasen algunos buques de Europa, que no les dejasen comu-

nicar con nadie antes de haberle informado; pero habiéndose perdido uno de estos dos chambekines, como hemos dicho, al entrar en el río, fué necesario salvar la tripulación y darle los socorros que su situación exigía.

Conducta del gobernador general. — Los dos chambekines habían salido de España después que los jesuitas habían sido detenidos; así, que no se podía impedir que esta noticia se extendiese. Un oficial de estos navíos fué en el acto enviado al marqués de Bucarelli, y llegó a Buenos Aires el 9 de julio, a las diez de la noche. El gobernador no vaciló; expidió al instante, a todos los comandantes de las plazas, orden de abrir sus pliegos y de ejecutar su contenido con la mayor celeridad. A las dos de la madrugada todos los correos habían partido y las dos casas de los jesuitas de Buenos Aires cercadas, con gran sorpresa de estos padres, que creían soñar, cuando se vino a sacarlos del sueño para constituirles prisioneros y apoderarse de sus papeles. Al día siguiente se publicó en la ciudad un bando que ordenaba pena de muerte contra los que mantuviesen comercio con los jesuitas, y se detuvo a cinco negociantes que querían, se dice, hacerles pasar avisos a Córdoba.

Los jesuitas son detenidos en todas las ciudades españolas. — Las órdenes del Rey se ejecutaron con la misma facilidad en todas las ciudades. En todas partes los jesuitas fueron sorprendidos, sin haber tenido el menor indicio, y se puso mano sobre sus papeles. Se les hizo bien pronto partir de sus diferentes casas, escoltados por destacamentos de tropas, que tenían or-

den de tirar sobre los que intentaran escaparse. Pero no hubo necesidad de llegar a este extremo. Dieron muestras de la más perfecta resignación, humillándose bajo la mano que los castigaba y reconociendo, decían, que sus pecados habían merecido la pena con que Dios les castigaba. Los jesuítas de Córdoba, en número de más de ciento, llegaron a fines de agosto a la ensenada, donde se les reunieron poco después los de Corrientes, Buenos Aires y Montevideo. Fueron en seguida embarcados, y este primer convoy aparejó, como hemos dicho ya, a fines de septiembre. Los demás, en tanto, estaban en camino para llegar a Buenos Aires a esperar un nuevo embarque.

Llegada de los caciques y corregidores de las misiones a Buenos Aires. — Se vió llegar, el 13 de septiembre, a todos los corregidores y un cacique de cada pueblo con algunos indios de su séquito. Habían salido de las misiones antes de que se supiese por qué se les hacía llamar. La noticia, que supieron en el camino, les hizo impresión; pero no les impidió continuar su marcha. La única instrucción con que los curas hubiesen previsto al partir a sus queridos neófitos, había sido no creer nada de todo lo que les dijese el gobernador general. «Preparaos, hijos míos, les habían dicho, a oír muchas mentiras.» A su llegada, se les condujo en derecha al Gobierno, donde yo estuve presente a su recepción. Entraron a caballo en número de ciento veinte y se formaron en media luna, en dos filas; un español, sabedor de la lengua de los *guaranis*, les servía de intérprete.

Se presentan al gobernador general. — El goberna-

dor apareció en un balcón; les hizo decir que eran bienvenidos, que fuesen a descansar y que les informaría del día en que resolviese significarles las intenciones del Rey. Añadió sumariamente que acababa de sacarles de la esclavitud y de ponerles en posesión de sus bienes, de que hasta el presente no habían gozado. Respondieron con un grito general, alzando la mano derecha hacia el cielo y deseando mil prosperidades al Rey y al gobernador. No parecían descontentos; pero era fácil distinguir en sus caras más sorpresa que alegría. Al salir del Gobierno, se les condujo a una casa de los jesuítas, donde fueron alojados, alimentados y mantenidos a expensas del Rey. El gobernador, al hacerles venir, había llamado en persona al famoso cacique Nicolás; pero escribieron que su mucha edad y sus achaques no le permitían moverse.

A mi partida de Buenos Aires, los indios no habían sido llamados todavía a la audiencia del general. Quería dejarles tiempo para aprender un poco la lengua y conocer la manera de vivir de los españoles. He estado varias veces a verlos. Me han parecido de un natural indolente y los encontraba el aire estúpido de animales cogidos en una trampa. Me hicieron notar que se decían muy instruídos; pero como no hablaban más que la lengua guarani, no pude apreciar el grado de sus conocimientos; únicamente oí tocar el violín a un cacique que se nos aseguraba ser gran músico: tocó una sonata y creí oír los sonidos rutinarios de un aristón. Por lo demás, poco tiempo después de su llegada a Buenos Aires, habiendo llegado a las misiones la noticia de la expulsión de los jesuítas, el marqués de Bucarelli reci-

bió una carta del provincial, que se encontraba allí en esta ocasión, en la cual le aseguraba de su sumisión y de la de todos los poblados a las órdenes del Rey.

Extensión de las misiones. — Estas misiones de los guaranis y de los tapes en el Uruguay no eran las únicas que los jesuítas hubiesen fundado en América meridional. Más al Norte, habían reunido y sometido a las mismas leyes a los mojos, los chiquitos y los avipones. Formaban también nuevas reducciones al Sur de Chile, del lado de la isla de Chiloé; y desde hacía algunos años se habían abierto un camino para pasar de esta provincia al Perú, atravesando el país de los chiquitos, camino más corto que el que se seguía hasta el presente. Por lo demás, en los países en que penetraban, hacían aplicar sobre postes la divisa de la Compañía, y en la Carta de sus reducciones hecha por ellos, están enunciadas con esta denominación: *oppida christianorum*.

Se había esperado, al apoderarse de los bienes de los jesuítas en esta provincia, encontrar en sus casas sumas considerables de dinero; no obstante, se encontró muy poco. Sus almacenes estaban, a la verdad, provistos de mercancías de todo género, tanto de este país como de Europa, y hasta había muchas especies que no se consumen en estas provincias. El número de sus esclavos era considerable, y se contaban tres mil quinientos solamente en la casa de Córdoba.

Mi pluma se resiste a dar detalles de todo lo que el público de Buenos Aires pretendía haber sido encontrado en los papeles cogidos a los jesuítas; los odios están todavía demasiado recientes para poder discernir las falsas imputaciones de las verdaderas.

Prefiero rendir justicia a la mayor parte de los miembros de esta Sociedad que no participaban en el secreto de sus miras temporales. Si había en este Cuerpo algunos intrigantes, el mayor número, religiosos de buena fe, no veían en el instituto más que la piedad de su fundador, y servían en espíritu y en verdad al Dios a quien se habían consagrado. Por lo demás, he sabido a mi vuelta a Francia que el marqués de Bucarelli había partido de Buenos Aires para las misiones el 14 de Mayo de 1768, y que no había encontrado ningún obstáculo, ninguna resistencia a la ejecución de las órdenes del Rey Católico. Se tendrá idea de la manera con que se ha terminado este acontecimiento interesante leyendo los dos documentos siguientes, que contienen el detalle de la primera escena. Es lo que ha pasado en la reducción Yapegu, situada en el Uruguay, y que se encontraba la primera en el camino del general español; todas las demás han seguido el ejemplo de ésta.

Traducción de una carta de un capitán de granaderos del regimiento de Mallorca, comandante de uno de los destacamentos de la expedición a las misiones de Paraguay:

Detalles de la entrada del gobernador general en las misiones.— «Yapegu, 19 de julio de 1768. Ayer llegamos aquí muy felizmente; la recepción que se ha hecho a nuestro general ha sido de las más magníficas, y tal como no se hubiera podido esperar por parte de un pueblo tan sencillo y tan poco acostumbrado a semejantes fiestas. Hay aquí un colegio muy rico en ornamentos de iglesia, que son muy numerosos; se ve tam-

bién mucha plata. La puebla es un poco menor que Montevideo; pero mucho mejor alineada y muy poblada. Las casas son de tal modo uniformes, que viendo una se han visto todas, como con ver un hombre y una mujer se han visto todos los habitantes, dado que no hay la menor diferencia en el modo de vestir. Hay muchos músicos; pero todos medianos.

»En el instante en que llegamos a los alrededores de esta misión, Su Excelencia dió orden de ir a apoderarse del padre provincial de la Compañía de Jesús y de otros seis de estos padres, y de ponerlos en seguida en lugar seguro. Deben embarcarse uno de estos días en el río Uruguay. Creemos, sin embargo, que quedarán en Salto, donde se les guardará hasta que todos sus cofrades hayan sufrido la misma suerte. Creemos también quedar en Yapegu cinco o seis días y seguir nuestro camino hasta la última de las misiones. Estamos muy contentos de nuestro general, que nos procura todos los refrescos posibles. Ayer tuvimos ópera y hoy habrá todavía una representación. Las buenas gentes hacen todo lo que pueden y todo lo que saben.

»Vimos también ayer al famoso Nicolás, el que se tenía tanto interés en tener encerrado. Está en un estado deplorable y casi desnudo. Es un hombre de setenta años, que parece de buen sentido. Su Excelencia le habló largamente, y pareció muy satisfecho de su conversación.

»He aquí lo que puedo decir de nuevo.»

Relación publicada en Buenos Aires de la entrada de S. E. D. Francisco Bucarelli y Ursua en la misión Yapegu, una de las de los jesuitas, en los pueblos gua-

ranis, en el Paraguay, cuando llegó a ella el 18 de julio de 1768.— «A las ocho de la mañana Su Excelencia salió de la capilla de San Martín, situada a una legua de Yapegu. Estaba acompañado de su guardia de granaderos y de dragones; se habían destacado dos horas antes las compañías de granaderos de Mallorca para disponer y sostener el paso del arroyo Guavirade, que es preciso atravesar en balsas y en canoas. Este arroyo está a cerca de media legua de la puebla.

»Tan pronto como Su Excelencia lo atravesó encontró a los caciques y corregidores de las misiones, que le esperaban con el alférez de Yapegu, que llevaba el estandarte real. Después de recibir Su Excelencia todos los honores y cumplimientos de rigor en estas ocasiones, montó a caballo para hacer su entrada pública.

»Los dragones abrían la marcha; le seguían dos ayudantes de campo, que precedían a Su Excelencia, tras el cual venían las dos compañías de granaderos de Mallorca, seguidos del cortejo de los caciques y corregidores y de un gran número de caballeros de estos cantones.

»Fué a la plaza Mayor, enfrente de la iglesia. Después de echar pie a tierra Su Excelencia, D. Francisco Martínez, vicario general de la expedición, se presentó en las gradas del pórtico para recibirle. Le acompañó hasta el presbiterio y entonó el *Te Deum*, que fué cantado y ejecutado por una música compuesta toda de guaranis. Durante esta ceremonia la artillería hizo una triple salva. Su Excelencia fué en seguida al alojamiento que se le había destinado en el colegio de

los padres, en torno al cual la tropa vino a acampar, hasta que por su orden fuese a tomar sus cuarteles en el Guatiguasu o en la Casa de las Recogidas.»

Volvamos al relato de nuestro viaje, en el que el espectáculo de la revolución ocurrida en las misiones ha sido una de las circunstancias más interesantes.

CAPITULO VIII

Partida de Montevideo.— Navegación hasta el cabo de las Vírgenes.— Entrada en el estrecho.— Entrevista con los patagones. Navegación hasta la isla de Santa Isabel.

Nimborum in patriam, loca foeta furentibus austris.

VIRG., *Æneid.*, lib. I.

LA «*Estrella*» baja de Baragán a Montevideo.— El calafateo y cargamento de la *Estrella* nos habían costado todo el mes de octubre y gastos considerables; hasta fines de este mes no pudimos saldar con el proveedor general y los otros proveedores españoles. Tomé el partido de pagarles con el dinero que me había sido reembolsado por la cesión de las islas Malvinas, antes que sacar letras de cambio sobre el Tesoro real. He continuado lo mismo para todos los gastos de nuestras diferentes escalas en país extranjero. Las compras se han hecho por este medio más baratas y con más diligencia.

Dificultad en esta navegación.— *Noviembre de 1767.* El 31 de octubre, al despuntar el día, me reuní a algunas leguas de la ensenada con la *Estrella*, que había aparejado la víspera para Montevideo. Fondeamos allí el 3 de noviembre, a las siete de la tarde. Lo que

tiene de difícil esta navegación de Montevideo a la Ensenada, es que, como antes se ha dicho, hay que canalizar entre el banco Ortiz y otro pequeño banco que está al Sur de él, ninguno de los cuales está balizado y raramente se puede ver tierra del Sur, que está muy baja.

Pérdida de tres marineros.— Esta travesía nos costó tres hombres, que se ahogaron; al meterse la chalupa bajo el navío, que viraba de bordo, se fué a pique; todos nuestros esfuerzos no pudieron salvar más que dos hombres y la chalupa, cuyo calabrote no se había roto. Tuve el disgusto de ver que, a pesar de su calafateo, la *Estrella* hacía todavía agua, lo que daba lugar a temer que el defecto no fuese general en todo el calafateo de su flotación; el navío había estado libre de agua hasta que hubo calado trece pies.

Disposiciones para salir del río de la Plata.— Empleamos algunos días en embarcar a bordo de la *Boudeuse* todos los víveres que podía contener; en recalafatear sus altos, operación que la ausencia de los calafates necesarios a la *Estrella* no había permitido hacer antes; en reparar la chalupa de la *Estrella*; en cortar hierba para nuestros animales, y en desembarazarnos de todo lo que teníamos en tierra. La jornada del 10 se pasó en guindar nuestros masteleros de gavia, en izar las vergas bajas y en forzar nuestro aparejo; pudimos aparejar el mismo día, si no hubiésemos encallado. El día 11, con la mar alta, los navíos flotaron y fuimos a fondear a la entrada de la rada, donde se está siempre a flote. En los dos días siguientes el mal tiempo no nos permitió dar velas; pero este plazo no fué perdido.

Arribó de Buenos Aires una goleta cargada de harina y tomamos sesenta quintales que se encontró aún medio de acomodar en los navíos. Teníamos, hecha toda compensación, víveres para diez meses; es verdad que la mayor parte de las bebidas eran de aguardiente. Las tripulaciones gozaban de la mejor salud; la estancia tan larga que acababan de hacer en el río de la Plata, durante la cual un tercio de marineros dormía alternativamente en tierra, y la carne fresca con que fueron siempre alimentados, les habían preparado a las fatigas y a las miserias de toda clase, cuya larga serie iba a comenzar.

Estado de las tripulaciones al partir de Montevideo. Me vi obligado a dejar en Montevideo al maestro piloto, al maestro carpintero, al maestro armero y a un oficial marinero de mi fragata, a los que la edad y los achaques incurables no permitían continuar el viaje. Desertaron también, a pesar de nuestros cuidados, doce soldados o marineros de los dos navíos. Había tomado, a la verdad, en las islas Malvinas, algunos de los marineros que estaban alistados para la pesca, así como un ingeniero, un oficial de navío mercante y un cirujano; de suerte que los barcos tenían tanta gente como a nuestra partida de Europa, y hacía ya un año que habíamos salido de la ribera de Nantes.

Partida de Montevideo. — El 14 de noviembre, a las cuatro y media de la mañana, con viento del Norte, fresquito, aparejamos de Montevideo. A las ocho y media estábamos Norte y Sur de la isla de Flores; las corrientes nos habían llevado con rapidez hacia el Este-Sureste. A mediodía estábamos a doce leguas al Este

y Este-cuarto-Sureste de Montevideo, y aquí tomé mi punto de partida a $34^{\circ} 54' 40''$ de latitud austral, y $58^{\circ} 57' 30''$ de longitud occidental del meridiano de París.

Su posición determinada astronómicamente.— He supuesto la posición de Montevideo tal como M. Veron la ha determinado por sus observaciones, las cuales fijan la longitud a $40' 30''$ más al Oeste que la Carta de M. Bellin (1). También me había aprovechado de la estancia en tierra para comprobar mi octante sobre distancias de estrellas conocidas; se encontró que daba este instrumento las alturas de los astros con un error menor de $2'$, y he tenido siempre en cuenta esta corrección. Prevengo aquí que en todo el curso de este Diario expongo la posición de las costas tal como las da la brújula; cuando las dé corregidas de la variación tendré cuidado de advertirlo.

Sondeos y navegación hasta el estrecho de Magallanes.— El día de nuestra partida vimos tierra hasta la puesta del Sol; la sonda había siempre aumentado,

(1) La posición de Montevideo ha sido determinada por M. Veron de la manera siguiente:

Latitud austral.....	$34^{\circ} 53' y 40''$
Longitud occidental de París.....	$58^{\circ} 55' y 30''$

Esta longitud ha sido determinada por once observaciones de Luna hechas en cuarto. Por lo demás, en todo el curso del viaje, este astrónomo se ha servido de los cálculos del libro *Conocimiento del tiempo*, para la longitud de la Luna al meridiano de París, y lo mismo para los movimientos del Sol. Respecto de las estrellas fijas, ha empleado el *Cátalogo de M. el abate De la Caille*.

pasando de un fondo de fango a otro de arena; a las seis y media de la tarde dió treinta y cinco brazas, fondo de arena gris; y la *Estrella*, a la que hice señal de sondar, el 15 por la tarde, encontró sesenta brazas con el mismo fondo; habíamos observado a mediodía $36^{\circ} 1'$ de latitud. Desde el 16 hasta el 21, tuvimos vientos contrarios y una mar muy gruesa; pusimos las bordadas lo menos desventajosamente posible con las cuatro velas mayores, cogidos todos los rizos en las gavias; la *Estrella* había quitado sus masteleros de juanete; nosotros habíamos partido sin tener los nuestros en su sitio. El 22 recibimos una racha de viento acompañada de tormentas y de chaparrones, que duraron toda la noche; la mar estaba espantosa y la *Estrella* hizo señal de inquietud; le esperamos con la mesana y la vela mayor; nos parecía esta fusta tener rota la verga del velacho bajo. Habiendo caído el viento y la mar al día siguiente por la mañana, dimos velas, y el 24 hice poner la *Estrella* al alcance de la voz para saber lo que había sufrido en la última racha de viento. Monsieur De la Giraudais me dijo que, además de la verga del velacho bajo, cuatro de sus cadenas de brandales habían sido también rotas; añadió que, a excepción de dos vacas, había perdido todas las bestias embarcadas en Montevideo; esta desgracia nos había sido común con él; pero no era un consuelo. ¿Quién sabía cuándo estaríamos en condiciones de reparar esta pérdida?

Durante el resto del mes, los vientos fueron variables del Suroeste al Noroeste; las corrientes nos llevaron hacia el Sur con bastante rapidez, hasta los 45° de

latitud, que se nos hicieron insensibles. Varios días seguidos sondamos sin encontrar fondo; sólo el 27 por la tarde, estando a cerca de 47° de latitud y a treinta y cinco leguas de la costa de los patagones, encontramos setenta brazas, fondo de fango y de arena fina, gris y negra. Desde este día conservamos este fondo hasta ver tierra, con sesenta y siete, sesenta, cincuenta y cinco, cincuenta, cuarenta y siete, y, en fin, cuarenta brazas de agua que nos dió la sonda cuando vimos por primera vez el cabo de las Vírgenes. El fondo era algunas veces fangoso; pero siempre de arena fina, tan pronto gris, ya amarilla, algunas veces acompañado de guijos menudos, rojos y negros.

Vigia no marcada en las Cartas.— No quise acercarme demasiado a tierra hasta que no hubiese alcanzado los 49° de latitud, a causa de una vigia que yo había reconocido en 1765 a los $48^{\circ} 34'$ de latitud austral, a seis o siete leguas de la costa. La distinguí por la mañana al mismo tiempo que la tierra, y estando a su altura a mediodía con un tiempo hermoso, pude determinar la latitud con precisión. Costeamos a un cuarto de legua este bajo, que el que lo vió por primera vez tomó primero por una ballena. Los días 1 y 2 de diciembre, los vientos fueron favorables de la parte Norte al Nor-nordeste, muy frescos, la mar gruesa y el tiempo brumoso; forzábamos velas durante el día, y pasábamos la noche con la mesana y las gavias cogidos los rizos bajos. Vimos durante todo este tiempo petreles, quebrantahuesos, y lo que es de mal augurio en todos los mares del globo, alciones, que desaparecen cuando la mar es bella y el cielo sereno. Vimos

también lobos marinos, pingüinos (1) y una gran cantidad de ballenas. Algunos de estos monstruosos animales parecían tener la escama cubierta de esos gusanos blancos que se agarran a la quilla de los barcos viejos que se dejan podrir en los puertos. El 30 de noviembre, dos aves blancas semejantes a palomas grandes se posaron en nuestras vergas. Yo había visto ya un volátil de éstos atravesar la bahía de las Malvinas.

Vista del cabo de las Vírgenes.— Reconocimos el cabo de las Vírgenes el 2 de diciembre por la tarde, y lo descubrimos al Sur, a cerca de siete leguas de distancia. Había observado a mediodía 52° de latitud austral, y estaba entonces a $52^{\circ} 3' 30''$ de latitud y $71^{\circ} 12' 20''$ de longitud al Oeste de París. Esta posición del navío, junto al levantamiento, coloca el cabo de las Vírgenes a los $52^{\circ} 23'$ de latitud y $71^{\circ} 25' 20''$ de longitud occidental de París. Como el cabo de las Vírgenes es un punto interesante en la Geografía, debo dar cuenta de las razones que me hacen creer que la posición que le doy es casi la exacta.

El 27 de noviembre por la tarde, el caballero Du Bouchage había observado ocho distancias de la Luna al Sol, cuyo resultado medio había dado de longitud occidental del navío $65^{\circ} 30''$ a la una cuarenta y tres minutos y veintiséis segundos, tiempo verdadero; monsieur Verron, por su parte, había observado cinco distancias, cuyo resultado dió para nuestra longitud en el mismo instante $64^{\circ} 57'$. El tiempo era hermoso y muy

(1) Véase la nota segunda de la página 93.

favorable para las observaciones. El 29 siguiente, a las tres horas cincuenta y siete minutos y treinta y cinco segundos, tiempo verdadero, M. Verron, con cinco observaciones de distancia de la Luna al Sol, determinó la longitud occidental del navío en $67^{\circ} 49' 30''$.

Ahora, siguiendo, para fijar el punto del navío con ocasión de la vista del cabo de las Vírgenes, la longitud determinada el 27 de noviembre por término medio entre los resultados del caballero Du Bouchage y de M. Verron, se tendrá la longitud del cabo de las Vírgenes en $71^{\circ} 29' 42''$ al Oeste de París. Las observaciones del 29 por la tarde, referidas igualmente a la posición del navío cuando levantamos el cabo, darían un resultado más Oeste en $38' 47''$. Pero me parece que se debe más bien seguir las del 27, aunque más apartadas de dos días, porque hechas en mayor número, por dos observadores que no se comunicaban, y no difiriendo en sus resultados más que $3' 30''$, tienen un carácter de probabilidad que es difícil rechazar. Por lo demás, si se quiere tomar un término medio entre las observaciones de estos dos días, se encontrará la longitud del cabo de las Vírgenes de $71^{\circ} 49' 5''$, lo que no difiere más que cuatro leguas de la primera determinación, la cual es la misma, cerca de una legua, que la que me ha sido dada por la estimación de mis derroteros y que sigo por esta razón.

Esta longitud del cabo de las Vírgenes es más occidental en $42' 20''$ de grado que por donde la sitúa M. Bellin, y no es más que la misma diferencia dada por él a la posición de Montevideo; diferencia de que hemos dado cuenta al comenzar este capítulo. La Car-

ta de Lord Anson asigna para longitud del cabo de las Vírgenes 72° al Oeste de Londres, y consecuentemente, cerca de 75° al Oeste de París; error mucho más considerable, que comete también para la embocadura del río de la Plata, y generalmente para toda la costa de los patagones.

Digresión sobre los instrumentos propios para observar en el mar la longitud.—Las observaciones que acabamos de referir han sido hechas con el octante inglés. Esta manera de determinar las longitudes en el mar, por medio de las distancias de la Luna al Sol o a las estrellas zodiacales, es conocida desde hace varios años. Messieurs De la Caille y Daprés han hecho particularmente uso de ella en el mar, sirviéndose también del octante de Mr. Hadley. Pero como el grado de justeza que se obtiene con este método depende mucho de la precisión del instrumento con el que se observa, se sigue que el heliómetro de M. Bouguer, capaz de medir grandes ángulos, sería a propósito para perfeccionar estas observaciones de distancias. Monsieur el abate De la Caille había, probablemente, pensado en ello, puesto que ha hecho construir uno, que mide arcos de 6° a 7° , y si en sus obras no habla de este instrumento, como propio para observar en el mar, es que preveía muchas dificultades para servirse de él en un barco.

Monsieur Verron trajo consigo a bordo un instrumento llamado megámetro, que había ya empleado en otros viajes hechos con M. De Charnieres, y del que se ha servido en éste. Este instrumento nos ha parecido no diferir del heliómetro de M. Bouguer más que

en que el tornillo que mueve los objetivos, al ser más largo, les procura mayor separación, y hace por eso este instrumento capaz de medir ángulos de 10° , límite del megámetro que M. Verron tenía a bordo. Sería de desear que, al alargar el tornillo, se hubiese podido aumentar todavía su extensión, contenida, como se ve, en límites demasiado estrechos para la frecuencia y aun la exactitud de las observaciones; pero las leyes de la dióptrica limitan la separación de los objetivos. Habría también que remediar la dificultad presentada por el abate De la Caille, la que aporta el elemento sobre que se trata de observar. En general, me parece que el cuadrante de reflexión de mister Hadley sería preferible, si tuviese la misma precisión.

Dificultades experimentadas antes de entrar en el estrecho. — Desde el 2, por la tarde, que vimos el cabo de las Vírgenes, y bien pronto después la tierra del Fuego, el viento de proa y el mal tiempo nos contrariaron varios días seguidos. Costeamos en un principio, hasta que el 3, a las seis de la tarde, habiendo amainado los vientos, nos permitieron llegar a la entrada del estrecho de Magallanes. No fué por mucho tiempo: a las siete y media el viento calmó de pronto y las costas se llenaron de bruma; refrescó a las diez, y pasamos la noche dando bordadas. El 4, a las tres de la mañana, corrimos hacia tierra con un buen viento fresco del Norte; pero cargado el tiempo de bruma y de lluvia, ocultándonos bien pronto su vista, fué preciso volver a tomar la mar abierta. A las cinco de la mañana, en un claro, divisamos el cabo de las

Virgenes, y arribamos para dar en el estrecho; casi en seguida los vientos saltaron al Suroeste, de donde no tardaron en soplar con furia; la bruma se espesó y nos vimos obligados a ponernos al paio entre la tierra del Fuego y el continente. Habiéndose desgarrado nuestra mesana el 4 por la tarde, y casi al mismo tiempo, no habiéndonos dado la sonda más que veinte brazas, el temor del bajo que se extiende al Sur-Suroeste del cabo de las Virgenes me hizo tomar el partido de arribar a palo seco, tanto más cuanto que esta maniobra nos facilitaba la operación de envergar otra mesana.

Notas sobre la calidad del fondo a la entrada del estrecho. — Por lo demás, este sondeo que me hizo arribar, no era de temer; era el del canal, lo he sabido después sondando con una perfecta vista de la tierra. Añadiré, para utilidad de los que bordeen aquí con tiempo obscuro, que el fondo de grava anuncia que se está más cerca de la tierra del Fuego que del continente; cerca de éste se encuentra arena fina y algunas veces fangosa.

A las cinco de la tarde nos volvimos a poner a la capa con la vela mayor de estay; a las siete y media de la tarde calmó el viento, se aclaró el tiempo e hicimos velas; pero las bordadas fueron todas desventajosas y nos separaron de la costa. En efecto: aunque la jornada del 5 fué hermosa y el tiempo favorable, sólo a las dos de la tarde vimos tierra desde el Surcuarto-Suroeste hasta el Suroeste-cuarto-Oeste, alrededor de diez leguas. A las cuatro reconocimos el cabo de las Virgenes y derrotamos para costearle a distan-

cia de legua y media o dos leguas. No es prudente estrecharse más, a causa de un banco que se extiende en la mar abierta, casi desde el cabo hasta esta distancia; hasta creo que hemos pasado por encima de la cola de este banco, porque como sondábamos frecuentemente entre dos sondas, una de veinticinco y otra de diez y siete brazas, la *Estrella*, que estaba en nuestras aguas, nos señaló ocho brazas, y al momento aumentó de fondo.

Notas náuticas acerca de la entrada del estrecho. El cabo de las Vírgenes es una tierra llana de altura media; está cortado a pico en su extremidad; la vista dada en la relación del *Viaje de Lord Anson*, es de la mayor exactitud. A las nueve y media de la noche habíamos demorado al Oeste la punta septentrional de la entrada del estrecho, en la que hay una cadena de rocas que se extiende una legua. Corrimos con las velas bajas cargadas y el velacho bajo todos los rizos dentro, hasta las once de la noche, que el cabo de las Vírgenes nos demoraba al Norte. Quise así dar dentro del estrecho con poco trapo, por no ser entonces la noche más que de cuatro horas, y la distancia del cabo de las Vírgenes a la primera gola de catorce a quince leguas. Pero como se levantaba viento fresco y el tiempo cubierto amenazaba tempestad, me determiné, no sin trabajo, a pasar la noche detenido. Este partido, que un exceso de prudencia me hizo tomar, nos costó un tiempo muy precioso.

El 6, al amanecer, hice largar los rizos de las gavias y correr a Oeste-Noroeste. No vimos tierra más que a las cuatro y [media, y nos pareció que las mareas

nos habían arrastrado hacia el Sur-Sureste. A las cinco y media, estando a unas dos leguas del continente, reconocimos el cabo de Posesión al Oeste-cuarto-Noroeste y Oeste-Noroeste. Sin duda este nombre le ha quedado en memoria de que el bravo Sarmiento construyó allí en 1580 para la corona de España un fuerte que llamó *Nombre de Jesús*, fuerte del que no queda rastro alguno. El cabo se reconoce fácilmente. Es la primer tierra avanzada después de la punta septentrional de la entrada del estrecho; está más al Sur que el resto de la costa, que forma después, entre este cabo y la primera gola, una gran hondura, llamada la bahía de Posesión; teníamos también a la vista la tierra del Fuego. Los vientos, hasta entonces bastante favorables, volvieron bien pronto a tomar su rumbo ordinario del Oeste al Noroeste, y corrimos las más ventajosas bordadas, tratando de acercarnos a la costa de los patagones, y aprovechando el concurso de la marea, que en esta ocasión nos llevaba al Oeste. A mediodía observamos la altura del Sol, y la situación tomada en el mismo momento me dió para el cabo de las Vírgenes la misma latitud casi con un minuto que la que había concluído de mi observación del 3 de este mes. Nos aprovechamos también de esta observación para asegurar la latitud del cabo de Posesión y la del cabo del Espíritu Santo en la tierra del Fuego, la primera situada a los $52^{\circ} 25'$ y la segunda a 52° y $44'$.

Continuamos costeano con las cuatro velas mayores todo el día del 6 y la noche siguiente, que fué muy clara, sondando frecuentemente y no alejándonos

Hasta las diez no pudimos poner proa a la villa. Varios navíos navegaban en la bahía; hice enarbolar la bandera holandesa y tirar un cañonazo; nadie vino a bordo; envié entonces mi canoa a sondar ante el navío. Temía un banco que se encontraba en la costa del Sureste del golfo. A mediodía una piragua conducida por indios se aproximó al barco; el jefe nos preguntó en holandés quiénes éramos, y rehusó siempre subir a bordo. Sin embargo, avanzamos a toda vela, siguiendo las señales de la canoa que sondaba.

Restinga del golfo de Cajeli.— Vimos en seguida el banco cuya aproximación temíamos; la mar estaba baja y el peligro aparecía al descubierto. Es una cadena de rocas mezcladas de coral, la cual parte de la costa del Sureste del golfo, casi una legua dentro de la punta Ruba, y se extiende del Sureste al Noroeste por espacio de media legua. A cuatro longitudes de canoa a su extremidad se está sobre cinco o seis brazas de agua, mal fondo de coral, y se pasa a continuación a diez y siete brazas, fondo de arena y fango.

Nuestro derrotero fué casi al Suroeste, tres leguas, desde las diez hasta la una media, que fondeamos frente a la aduana, cerca de varios barcos holandeses, a menos de un cuarto de legua de tierra. Estábamos a veintisiete brazas de agua, fondo de arena y fango, y determinamos las situaciones siguientes: la punta Lisatetto, al Norte 4° Este, dos leguas; la punta Ruba, al Nordeste 2° Este, media legua; una península a Oeste-cuarto-Noroeste 1° Oeste, tres cuartos de legua; la punta de un bajo que se extiende más de media legua a la altura de la península, al Noroeste-cuarto-Oeste; la

bandera de la Aduana holandesa, al Sur-cuarto-Suroeste 5° Oeste. La *Estrella* fondeó cerca de nosotros, más al Oeste-Noroeste.

Escala en Boero. — Apenas habíamos lanzado el ancla, cuando dos soldados holandeses, sin armas, de los que uno hablaba el francés, vinieron a bordo a preguntar, en nombre del residente de la Aduana, qué motivos nos llevaban a este puerto, cuando no debíamos ignorar que la entrada no estaba permitida más que a los navíos de la Compañía Holandesa. Envié con ellos un oficial para declarar al residente que la necesidad de tomar víveres nos obligaba a entrar en el primer puerto que habíamos encontrado, sin permitirnos respetar los tratados que prohíben a los navíos extranjeros la escala en los puertos de las Molucas, y que saldríamos tan pronto como nos hubiera provisto de los socorros de que teníamos más urgente necesidad.

Embarazo del residente. — Los dos soldados volvieron poco tiempo después para comunicarme una orden firmada del gobernador de Amboina, del que depende directamente el residente de Boero, por la que estaba expresamente prohibido a éste el recibir en su puerto ningún navío extranjero. El residente me rogaba al mismo tiempo le diese por escrito una declaración de los motivos de mi escala, a fin de poder justificar ante su superior, al que se la enviaría, la conducta que estaba obligado a seguir al recibirnos aquí. Su petición era justa, y la satisfice, dándole una declaración firmada, en la que declaraba que, habiendo partido de las islas Malvinas y queriendo ir a la India pasando por el mar del Sur, el monzón contrario y la

aparejamos con las cuatro velas mayores y dos rizos en cada gavia; la marea nos era contraria, pero la vencimos con buen viento fresco del Noroeste (1). A las ocho los vientos nos rechazaron y fué preciso alejarnos; experimentamos de cuando en cuando violentas ráfagas. A las diez, habiendo comenzado la marea a arrastrar al Oeste con bastante fuerza, nos pusimos al paio con las gavia a la entrada de la primera gola, dejándonos a la deriva en la corriente, que nos arrastraba en la dirección del viento con una velocidad de cerca de legua y media por hora, virando cuando nos encontrábamos demasiado cerca de una o de otra costa. Pasamos así en dos horas la primera gola (2), a pesar del viento, que era directamente de proa y muy violento.

Vista de los patagones. — Esta mañana, los patagones, que toda la noche habían sostenido hogueras al fondo de la bahía de Posesión, enarbolaron una bandera blanca desde una eminencia; respondimos izando la de los navíos. Estos patagones eran, sin duda, los que la *Estrella* vió en el mes de junio de 1766 en la

(1) Cuando se quiere dar en la primera gola, conviene costear cerca de una legua el cabo de Posesión y después gobernar al Sur-cuarto-Suroeste, teniendo cuidado de no caer Sur a causa del bajo que se extiende Norte-Nordeste y Sur-Suroeste del cabo de Orange, más de tres leguas.

(2) La primera gola se extiende Norte-Nordeste y Sur-Suroeste, y no tiene más de tres leguas de longitud. Su anchura varía de una legua a legua y media. He prevenido respecto del bajo del cabo de Orange. Al salir de la primera gola hay otros dos menos extensos en cada una de sus puntas. Se extienden uno y otro al Suroeste. Hay mucho fondo en la gola.

bahía Boucault, como hemos referido anteriormente (1), y la bandera que enarbolaron era la que les fué dada por M. Denys de Saint-Simon en señal de alianza. El cuidado con que la han conservado anuncia hombres dulces, fieles a su palabra o, al menos, reconocidos a los presentes que se les ha hecho.

Divisamos también muy distintamente, cuando estuvimos en la gola, una veintena de hombres en la tierra del Fuego. Estaban cubiertos de pieles e iban a todo correr a lo largo de la costa, siguiendo nuestra ruta. Parecían de vez en cuando hacernos señas con la mano, como si desearan que fuésemos a ellos. Según la relación de los españoles, la nación que habita esta parte de la tierra del Fuego carece de las costumbres crueles de la mayor parte de los salvajes.

Americanos de la tierra del Fuego.— Acogieron con mucha humanidad a la tripulación del navío *Concepción*, que se perdió en sus costas en 1765. Hasta le ayudaron a salvar una parte de las mercancías de su cargamento y a levantar cobertizos para ponerlas al abrigo. Los españoles construyeron con los restos de sus navíos una barca, en la cual se fueron a Buenos Aires. El chambekin el *Andaluz* se disponía a conducir misioneros a estos indios cuando nosotros salíamos del río de la Plata. Una gran parte de panes de cera, procedentes del cargamento de este navío, han sido arrastrados por las corrientes hasta la costa de las Malvinas, donde se los encontró en 1766.

Fondeo en la bahía de Boucault.— Se ha visto que

(1) Véanse las páginas 69-75.

a mediodía habíamos salido de la primera gola; entonces nos dimos a la vela. El viento se había cambiado al Sur y la marea continuaba arrastrando hacia el Oeste. A las tres, uno y otra nos faltaron y fondeamos en la bahía Boucault, a diez y ocho brazas de fondo fangoso. Tal era con la brújula la posición de nuestro fondeadero: la mayor masa del cabo Gregorio, al Oeste-cuarto-Suroeste 5° Sur; la tierra baja del cabo Gregorio, que forma la entrada de la segunda gola, al Suroeste; la punta septentrional de la isla San Jorge, que forma la costa meridional de esta segunda gola, al Suroeste-cuarto-Sur.

Entrevista con los patagones. — En cuanto hubimos anclado hice echar al mar una de mis canoas y una de la *Estrella*. Nos embarcamos en ellas diez oficiales, armados cada uno con nuestros fusiles, y fuimos a desembarcar al fondo de la bahía con la precaución de tener nuestras canoas a flote y las tripulaciones dentro. Apenas habíamos puesto pie en tierra, cuando vimos venir hacia nosotros seis americanos a caballo y a todo galope. Bajaron de sus caballos a cincuenta pasos y en el acto corrieron hacia nosotros gritando: ¡*Chaua!* Reuniéndonos, nos tendían las manos y las apoyaban contra las nuestras... Nos estrechaban después en sus brazos, repitiendo a grito pelado: ¡*Chaua, chaua!*, que nosotros repetíamos como ellos. Estas buenas gentes parecieron muy contentas de nuestra llegada. Dos de los suyos, que temblaban al acercarse, se tranquilizaron a poco. Después de muchas caricias recíprocas, hicimos traer de nuestras canoas galletas y un poco de pan tierno, que les distribuimos y que comieron con avidez. A

cada instante aumentaba su número y bien pronto se reunió una treintena, entre los cuales había algunos jóvenes y un niño de ocho a diez años. Todos vinieron a nosotros con confianza y nos hicieron las mismas caricias que los primeros. No parecían sorprendidos de vernos e imitaban con la voz el ruido de nuestros fusiles: nos hacían entender que estas armas les eran conocidas. Parecían atentos a hacer lo que pudiese gustarnos. Monsieur De Commerçon y alguno de nosotros nos ocupábamos en recoger plantas; varios patagones se pusieron también a buscarlas, y traían las especies que nos veían coger. Uno de ellos, viendo al caballero Du Bouchage en esta ocupación, vino a enseñarle un ojo, en el que tenía un mal muy aparente, y a preguntarle por señas que le indicase una planta que pudiese curarle. Tienen, pues, una idea y un uso de esta medicina que conoce los simples y los aplica a la curación de los hombres. Era la de Macaon, el médico de los dioses, y se encontrarían varios Macaon en los salvajes del Canadá.

Cambiamos algunas bagatelas preciosas a sus ojos por pieles de guanacos y de vicuñas. Nos pidieron por signos tabaco para fumar, y el color rojo parecía encantarles; tan pronto como veían en nosotros alguna cosa de este color, le pasaban la mano por encima y testimoniaban grandes ganas de tenerlo. Por lo demás, a cada cosa que se les daba, a cada caricia que se les hacía, el *chaua* comenzaba de nuevo con gritos capaces de aturdir. Se nos ocurrió hacerles beber aguardiente, no dejándoles tomar más que un sorbo a cada uno. En cuanto lo tragaban, se golpeaban con la mano

en la garganta y lanzaban soplando un sonido trémulo e inarticulado que terminaba por un ruido con los labios. Todos hicieron la misma ceremonia, que nos proporcionó un espectáculo bastante extraño.

Entretanto, el Sol estaba próximo a ponerse y era tiempo de pensar en volver a bordo. En cuanto vieron que nos disponíamos a ello, parecieron enfadados, y nos hacían señales de esperar y de que iban a venir todavía más de los suyos. Les hicimos entender que volveríamos al día siguiente y que llevaríamos lo que deseasen; nos pareció que hubiesen preferido que durmiésemos en tierra. Cuando vieron que partíamos, nos acompañaron a la orilla del mar; un patagón cantaba durante esta marcha. Algunos se metieron en el agua hasta las rodillas para seguirnos más tiempo. Llegamos a nuestras canoas; fué preciso tener ojo atento. Cogían todo lo que caía bajo sus manos. Uno de ellos se había apoderado de una hoz; nos dimos cuenta y la devolvió sin resistencia. Antes de alejarnos vimos todavía aumentar su tropa con otros que llegaban incesantemente, a rienda suelta. No dejamos, al separarnos, de entonar un *chaua* que hizo retremblar toda la costa.

Descripción de estos americanos. — Estos americanos son los mismos que los vistos por la *Estrella* en 1766. Uno de nuestros marineros, que estaba entonces en dicha fusta, reconoció a uno que había visto en el primer viaje. Estos hombres son de hermosa talla; entre los que hemos visto, ninguno era menor de cinco pies y cinco a seis pulgadas ni mayor de cinco pies y nueve o diez pulgadas; las gentes de la *Estre-*

lla habían visto en el viaje precedente varios de seis pies. Lo que me ha parecido ser gigantesco en ellos es su enorme anchura de espaldas, el tamaño de su cabeza y la robustez de sus miembros. Son robustos y bien nutridos; sus nervios son tensos; su carne, firme y sostenida; es el hombre que, entregado a la Naturaleza y a un alimento jugoso, ha adquirido todo el crecimiento de que es susceptible; su cara no es dura ni desagradable, varios la tienen linda, es redonda y un poco aplastada; sus ojos son vivos; sus dientes, extremadamente blancos, no tendrían para París más que el defecto de ser anchos; llevan largos cabellos negros atados en la coronilla.

Los he visto que tenían bajo la nariz bigotes más largos que espesos. Su color es bronceado, como lo es, sin excepción, el de todos los americanos, tanto de los que habitan la zona tórrida como de los que nacen en las zonas templadas y glaciales. Algunos tenían las mejillas pintadas de rojo; nos ha parecido que su lengua era dulce, y nada descubre en ellos carácter feroz. No hemos visto a sus mujeres; acaso iban a venir, porque querían siempre que esperásemos, y habían hecho partir a uno de los suyos del lado de un gran fuego, cerca del cual parecía estar su campo, a una legua del sitio en que estábamos, mostrándonos que iba a llegar alguno.

La vestimenta de estos patagones es casi la misma que la de los indios del río de la Plata; es un simple calzón de cuero, que les cubre las partes naturales, y un gran manto de pieles de guanaco o de zorrillos, atado alrededor del cuerpo con un cinturón; baja has-

ta los talones y dejan comúnmente caer hacia atrás la parte hecha para cubrir los hombros, de suerte que, a pesar del rigor del clima, están casi siempre desnudos de la cintura para arriba. La costumbre les ha hecho, sin duda, insensibles al frío, porque aun cuando estuviésemos aquí en verano, el termómetro de Réaumur no había todavía subido más que un solo día a 10° por encima de la congelación. Tienen una especie de botinas, de cuero de caballo, abiertas por detrás, y dos o tres tenían alrededor del tobillo un círculo de cobre de cerca de dos pulgadas de anchura. Algunos de los nuestros han notado también que dos de los más jóvenes tenían de estas cuentas con que se hacen los collares.

Las únicas armas que les hemos visto son dos cantos rodados, atados a los dos extremos de un cordón de tripa, semejantes a los de que se sirven en toda esta parte de América, y que ya hemos descrito.

Tenían también pequeños cuchillos de hierro, cuya lámina era de un espesor de pulgada y media a dos pulgadas. Estos cuchillos, de fabricación inglesa, les habían sido dados, probablemente, por Mr. Byron. Sus caballos, pequeños y muy flacos, estaban ensillados y embridados a la manera de los habitantes de río de la Plata. Un patagón tenía en su silla clavos dorados, estribos de madera recubiertos con una lámina de cobre y una brida de cuero trenzado; en fin, todo un arnés español. Su alimentación principal parece ser la medula y la carne de guanacos y de vicuñas. Varios tenían cuartos de ellos atados en sus caballos, y les hemos visto comer pedazos crudos. Tenían también

perros pequeños y feos, los cuales, así como sus caballos, bebían agua de mar; el agua dulce era muy rara en esta costa y lo mismo en el interior.

Ninguno de ellos parecía tener superioridad sobre los demás, ni siquiera testimoniaron ninguna especie de deferencia para dos o tres viejos que estaban en esta banda. Es muy notable que varios nos han dicho las palabras españolas siguientes: *mañana, muchacho, buen chico, capitán* (1). Creo que esta nación lleva la misma vida que los tártaros. Errantes en las llanuras inmensas de América meridional, sin cesar a caballo, hombres, mujeres y niños, siguiendo la caza o los animales de que estas llanuras están cubiertas, vistiéndose y haciendo cabañas con pieles, tiene aún, probablemente, esta semejanza con los tártaros, que van a pillar las caravanas de los viajeros. Terminaré este artículo diciendo que hemos encontrado después en el mar Pacífico (2) una nación de talla más elevada que la de los patagones.

Cualidad del suelo de esta parte de América.— El terreno donde desembarcamos es muy seco, y hasta en esto se parece mucho al de las islas Malvinas. Los botánicos han encontrado casi todas las mismas plantas. Las orillas del mar estaban rodeadas de las mismas algas y cubiertas de las mismas conchas. No hay bosques, sino solamente algunos matorrales. Cuando anclamos en la bahía Boucault la marea iba a comenzar

(1) En el original francés dice: *mánana, muchacho, bueno chico, capitán*.

(2) Véase el tomo II.

a sernos contraria, y durante el tiempo que pasamos en tierra notamos que subía; la onda, pues, derivaba al Este.

Notas sobre las mareas de esta parte.— Es una observación que varias veces hemos tenido ocasión de hacer con certidumbre este viaje, y que me había ya llamado la atención en el primero que hice. A las nueve y media de la noche, el reflujó volvió hacia el Oeste. Fondeamos en mar abierta y encontramos veintitún brazas de agua, cuando no teníamos más que diez y ocho al anclar.

Segundo fondeo en la bahía de Boucault.— El 9, a las cuatro y media de la mañana, con vientos al Noroeste, aparejamos a toda vela contra la marea, gobernando al Suroeste-cuarto-Oeste; no pudimos hacer más que una legua; habiendo pasado el viento al Suroeste, y frescachón, echamos de nuevo el ancla a diez y nueve brazas en arena con fango y conchas podridas. No doy la posición de este segundo fondeadero en la bahía Boucault, porque todos los fondeaderos son igualmente buenos. El mal tiempo continuó todo este día y el siguiente. El poco camino que habíamos hecho nos había separado de la costa, y en estos dos días no hubo un instante en que hubiésemos podido echar un batel al agua. Los patagones estaban, sin duda, tan disgustados como nosotros. Se veía a la tropa reunida en el sitio en que habíamos desembarcado, y creímos distinguir con los catalejos que habían levantado algunas cabañas. Sin embargo, yo creo que el cuartel general estaba más lejos, porque iban y venían continuamente gentes a caballo. Lamentamos mucho

no poder llevarlos lo que les habíamos prometido; se les contentaba a poco coste.

Observaciones de longitud.— Las variaciones de la marea no nos dieron aquí más que una braza de agua de diferencia. El día 10, y como consecuencia de una observación de distancia de la Luna a Régulus, M. Veron dedujo nuestra longitud occidental en este fondeadero a $73^{\circ} 26' 15''$, y la de la entrada oriental de la segunda gola a $73^{\circ} 34' 30''$. El termómetro de Réaumur bajó de 9° a 8° y 7° .

El 11, a las doce y media de la noche, habiendo cambiado el viento al Nordeste y la corriente marchando al Oeste desde hacía una hora, indiqué aparejar. Hicimos vanos esfuerzos para arrancar nuestra ancla, hasta engargantando en el cable nuestras poleas de cuerda no alquitranadas.

A las dos de la mañana se rompió el cable entre las bitas y el escobén y perdimos así nuestra ancla. Aparejamos a toda vela, y no tardamos en notar la marea enemiga, contra la cual un débil viento del Noroeste bastaba apenas para sostenernos, aunque la corriente no sea con mucho tan fuerte en la segunda gola como en la primera.

Paso de la segunda gola.— A mediodía el reflujo vino en nuestra ayuda y pasamos la segunda gola (1), habiendo variado los vientos hasta las tres de la tarde,

(1) De la salida de la primera gola a la entrada de la segunda puede haber de seis a siete leguas, y la anchura del estrecho es también de cerca de siete leguas. La segunda gola está orientada Nordeste-cuarto-Este y Suroeste-cuarto-Oeste. Tiene cerca de legua y media de anchura y tres a cuatro de longitud.

que soplaron frescachones del Sur-Suroeste al Sur-Sureste, con lluvia y chaparrones violentos (1).

Anclaje cerca de la isla de Santa Isabel.— En dos bordadas llegamos al fondeadero en el Norte de la isla Santa Isabel, donde anclamos a dos millas de tierra, con siete brazas, fondo de arena gris, grava y conchuelas podridas (2). La *Estrella*, que ancló un cuarto de legua más hacia el Sureste que nosotros, tenía allí diez y siete brazas de agua.

El viento contrario, acompañado de chaparrones violentos, de lluvias y de granizo, nos obligó a pasar aquí el 11 y el 12. Este último día por la tarde echamos al agua una canoa para ir a la isla de Santa Isabel (3). Desembarcamos en la parte Nordeste de la isla. Sus

(1) Al pasar la segunda gola conviene frecuentar la costa de los patagones, porque al salir de la gola las mareas arrastran al Sur y hay que desconfiar de una tierra baja que nace por debajo de la punta de la isla San Jorge, aun cuando esta punta aparente sea elevada y cortada a pico. Esta tierra baja, que es de temer, avanza hacia el Oeste-Noroeste.

(2) Tal era la posición de nuestro fondeadero: la punta Este de la isla Santa Isabel, al Sureste-cuarto-Sur, una legua; la punta Oeste de esta misma isla, al Suroeste; la punta Este de la isla de los Leones, al Sureste 5° Este; la punta Nordeste de la isla de San Bartolomé, al Este-cuarto-Sureste; la punta Suroeste de la misma isla, al Este-Sureste, dos leguas; la punta de la isla San Jorge, saliendo de la gola, al Nordeste, tres leguas.

(3) La isla de Santa Isabel está orientada del Norte-Nordeste al Sur-Suroeste con la punta occidental de la segunda gola, a la tierra de los patagones. Las islas de San Bartolomé y de los Leones están orientadas también Norte-Nordeste y Sur-Suroeste entre sí y con la punta occidental de la segunda gola a la isla de San Jorge.

costas son elevadas y a pico, excepto en la punta del Suroeste y la del Sureste, donde las tierras bajan. Se puede, sin embargo, abordar por todos lados, en atención a que bajo las tierras acantiladas se extiende una pequeña playa.

Descripción de esta isla.— El terreno de la isla es muy seco; no encontramos otra agua que la de un pequeño charco en la parte del Suroeste, y era salobre. Vimos también varios pantanos desecados, donde la tierra está en algunos sitios cubierta de una ligera costra de sal. Encontramos también avutardas, pero en corto número y tan zahareñas, que no nos pudimos acercar nunca bastante para tirarlas. Parece que los salvajes vienen a esta isla. Hemos encontrado un perro muerto, señales de fuego y restos de varias comidas de conchas. No hay leña y no se puede hacer fuego más que con una especie de pequeño brezo. Ya habíamos reunido algo, temiendo vernos obligados a pasar la noche en esta isla, donde el mal tiempo nos retuvo hasta las nueve de la noche; hubiéramos estado tan mal de cena como de cama. El termómetro, durante los dos días que pasamos aquí, estuvo a 8°, 5' a 7°, 5' y a 7°.

CAPITULO IX

Navegación desde la isla de Santa Isabel hasta la salida del estrecho de Magallanes. — Detalles náuticos sobre esta navegación.

DIFICULTADES *del paso a lo largo de la isla de Santa Isabel.* — Íbamos a entrar en la parte arbolada del estrecho de Magallanes, franqueados los primeros pasos difíciles. Solamente el 13 por la tarde, habiendo cambiado el viento al Noroeste, aparejamos a pesar de su violencia e hicimos derrota en el canal que separa la isla Santa Isabel de las islas de San Bartolomé y de los Leones (1). Fué preciso mantener velas, aunque nos viniesen casi continuamente crueles ráfagas por encima de las altas tierras de Santa Isabel, que estábamos obligados a bordear para evitar los bajos

(1) Las islas de San Bartolomé y de los Leones están ligadas por un bajo. Hay también dos bajos, uno al Sur-Suroeste de la isla de los Leones y el otro al Norte-Nordeste de San Bartolomé, a una o dos leguas; de suerte que estos tres bajos y las dos islas forman una cadena entre la cual, al Este-Sureste y la isla de Santa Isabel a Oeste-Noroeste, está el canal para avanzar en el estrecho. Este canal corre Norte-Nordeste y Sur-Suroeste. No creo que haya paso al Sur de las islas de San Bartolomé y de los Leones, como tampoco entre la isla de Santa Isabel y el continente.

que se prolongan alrededor de las otras dos islas (1). La marea en el canal arrastraba al Sur y nos pareció muy fuerte. Fuimos a atracar al continente por debajo del cabo Negro, que es donde la costa comienza a estar cubierta de bosques, y el golpe de vista es aquí bastante agradable. Corre hacia el Sur y las mareas no son ya tan sensibles.

Diciembre de 1767. — Tuvimos viento muy fresco y por rachas hasta las seis de la tarde; se calmó en seguida y se hizo manejable. Bordeamos la costa a cerca de una legua de distancia con tiempo claro y sereno, alabándonos de doblar durante la noche el cabo Redondo y de tener entonces, en caso de mal tiempo, el puerto del Hambre a sotavento.

Mal tiempo, noche fastidiosa. — Vanos proyectos; a las doce y media de la noche los vientos saltaron de improviso al Suroeste; la costa se llenó de bruma, los chaparrones violentos y continuos trajeron consigo la lluvia y el granizo; en fin, el tiempo se hizo tan malo, que parecía hermoso el instante anterior. Tal es la naturaleza de este clima; las variaciones en el tiempo se suceden con tal prontitud, que es imposible prever sus rápidas y peligrosas revoluciones. Habiendo sido desgarrada nuestra vela mayor en sus vergas, nos vimos obligados a bordear con la mesana, la gran vela de

(1) De la salida de la segunda gola a la punta Nordeste de la isla de Santa Isabel hay cerca de cuatro leguas. La isla Santa Isabel se extiende Sur-Suroeste y Norte-Nordeste en una longitud de cerca de tres leguas y media; conviene bordearla al pasar este canal. De la punta Sureste de la isla Santa Isabel al cabo Negro no hay más de una legua.

estay y las gavias con los rizos cogidos, para tratar de doblar la punta de Santa Ana y ponernos al abrigo en la bahía del Hambre. Era una legua ganada al viento y no pudimos conseguirlo. Como las bordadas eran cortas y estábamos obligados a virar viento en popa y una fuerte corriente nos arrastraba en un gran golfo de la tierra del Fuego, perdimos tres leguas en nueve horas de esta marcha funesta, y fué preciso resolverse a ir a buscar a lo largo de la costa un fondeadero al abrigo del viento.

Fondeo en la bahía Duclos.— La costeamos con la sonda en la mano, y hacia las once de la mañana fondeamos a una milla de tierra con ocho brazas y media de arena fangosa, en una bahía que llamé de Duclos (1), del nombre de M. Duclos Guyot, capitán de brulote, mi segundo en este viaje y cuyas luces y experiencias me han sido de gran ayuda (2).

Descripción de esta bahía.— Esta bahía abierta al Este, tiene muy poco saco. Su punta del Norte avanza un poco más a alta mar que la del Sur, y de la una a

(1) Desde el cabo Negro la costa corre al Sur-Sureste hasta la punta septentrional de la bahía Duclos, que puede estar como a siete leguas. Frente a la bahía Duclos hay en las tierras del Fuego un golfo inmenso, que sospecho sea un canal que desemboca más al Este que el cabo de Hornos. El cabo Montmouth forma la punta septentrional.

(2) Tal fué la posición de nuestro fondeadero en la bahía Duclos: la punta de Santa Ana, al Sureste-cuarto-Sur; el cabo Montmouth, al Este-Nordeste 5° Este; la punta Norte de la bahía Duclos, al Norte-Noroeste 5° Oeste; otra gran punta, que es la tierra más al Norte, al Norte-cuarto-Noroeste; la punta Sur de la bahía, al Sur-cuarto-Sureste.

la otra puede haber una legua de distancia. Hay buen fondo en toda la bahía, pues se encuentran seis y ocho brazas de agua hasta un cable de tierra. Es un excelente fondeadero, puesto que los vientos del Oeste, que son aquí los vientos reinantes y que soplan con ímpetu, vienen por encima de la costa, que es muy elevada. Dos pequeños ríos vierten sus aguas en la bahía; el agua es salada en su desembocadura, pero a quinientos pasos más dentro es muy buena. Una especie de pradera se extiende a lo largo del desembarcadero, el cual es de arena; los bosques se elevan en seguida en anfiteatro; el país está casi desprovisto de animales. Hemos recorrido una gran extensión de terreno, sin ver otra caza que dos o tres agachadizas, algunas zarcetas, patos y avutardas en muy pequeña cantidad; hemos visto también algunos papagayos; no hubiéramos creído que se les pudiese encontrar en clima tan frío.

Encontramos en la desembocadura del río más meridional siete cabañas hechas con ramas de árboles entrelazadas y de la forma de un horno; parecían recién construídas y estaban llenas de conchas calcinadas, de mejillones y de lapas. Remontamos este río bastante lejos y vimos algunas huellas de hombres.

Nueva observación sobre las mareas.— Durante el tiempo que pasamos en tierra, el mar subió un pie y la corriente entonces venía del mar oriental, observación contraria a las hechas desde el cabo de las Vírgenes, puesto que habíamos visto hasta allí aumentar las aguas cuando la corriente salía del estrecho. Pero me parece, según diversas observaciones, que cuando se han pasado las golas las mareas cesan de estar re-

guladas en toda la parte del estrecho que corre Norte a Sur. La cantidad de canales de que está cortada la tierra del Fuego, parece debe producir en el movimiento de las aguas una gran irregularidad.

Durante los dos días que pasamos en este fondeadero, el termómetro varió de 8° a 5°. El 15 a mediodía observamos 53° 20' de latitud, y este día ocupamos nuestras gentes en hacer leña, porque la calma no nos permitía aparejar.

Observaciones náuticas. — A la entrada de la noche las nubes parecieron correr hacia Occidente y anunciarnos viento favorable. Viramos, y efectivamente, el 16, a las cuatro de la mañana, llegada la brisa de donde la habíamos esperado, aparejamos. El cielo, a la verdad, estaba cubierto, y según lo ordinario de estos parajes, el viento de Este y de Nordeste venía acompañado de bruma y de lluvia. Pasamos la punta Santa Ana (1) y el cabo Redondo (2). La primera es llana, de mediana altura y cubre una bahía profunda, donde el anclar es seguro y cómodo. Esta es la bahía a la que la desdichada suerte de la colonia de Philippeville, establecida hacia el año 1581 por Sarmiento, ha hecho dar el nombre de puerto del Hambre (3). El cabo Re-

(1) De la bahía Duclos a la punta Santa Ana hay cerca de cinco leguas, siendo su posición Sureste-cuarto-Sur; hay casi la misma distancia entre la punta Santa Ana y el cabo Redondo, los cuales están, respectivamente, Norte-Nordeste y Sur-Suroeste.

(2) Desde la segunda gola hasta el cabo Redondo la anchura del estrecho varía desde siete hasta cinco leguas. Se angosta en el cabo Redondo, donde apenas tiene más de tres.

(3) *Port Famine.*

dondo es una tierra elevada y notable por la forma que designa su nombre. Las costas, en todo este espacio, están cubiertas de bosque y son escarpadas; las de la tierra del Fuego parecen cortadas por varios estrechos. Su aspecto es horrible; las montañas están cubiertas de una nieve azul tan antigua como el mundo. Entre el cabo Redondo y el cabo Forward hay cuatro bahías, en las que se puede anclar.

Descripción de un cabo singular. — Dos de estas bahías están separadas por un cabo, cuya singularidad atrajo nuestra atención y merece una descripción particular. Este cabo, elevado más de ciento cincuenta pies por encima del nivel del mar, está por completo compuesto de capas horizontales de conchas petrificadas. He sondado en canoa al pie de este monumento, que atestigua los grandes cambios ocurridos a nuestro Globo, y no he encontrado fondo con una sonda de cien brazas.

El viento nos condujo hasta legua y media del cabo Forward; entonces sobrevino la calma y duró dos horas. Me aproveché de ella para ir en la canoa pequeña a visitar los alrededores del cabo Forward, y hacer sondeos y levantamientos. Este cabo es la punta más meridional de América y de todos los continentes conocidos.

Descripción del cabo Forward. — Según buenas observaciones, hemos concluido su latitud austral en $54^{\circ} 5' 45''$. Presenta una superficie con dos cabezos de cerca de tres cuartos de legua, cuya cabezo oriental es más elevado que el del Oeste. El mar es casi sin fondo bajo el cabo; sin embargo, entre los dos cabe-

zos, en una especie de bahía pequeña, embellecida por un arroyo bastante considerable, se podía fondear con quince brazas y fondo de arena y de grava; pero este fondeadero, peligroso si el viento fuese del Sur, no debe servir sino en caso forzoso. Todo el cabo es de roca viva y acantilado; su cima elevada está cubierta de nieve. Crecen, sin embargo, algunos árboles, cuyas raíces se extienden por las grietas y se alimentan de una humedad eterna. Hemos abordado, por debajo del cabo, a una pequeña punta de roca, en la cual apenas pudimos encontrar sitio para cuatro personas. En este punto en que termina o comienza un vasto continente, enarbolamos el pabellón de nuestro navío, y estos antros salvajes resonaron por primera vez con varios gritos de ¡viva el Rey! Determinamos desde allí la posición del cabo Holanda al Oeste-cuarto-Norte; así la costa comenzaba a volver al Norte.

Fondeo en la bahía Francesa. — Volvimos a bordo a las seis de la tarde, y poco tiempo después, habiendo cambiado al Suroeste los vientos, fuí a buscar el fondeadero de la bahía llamada por M. De Gennes bahía Francesa. A las ocho y media de la noche lanzamos el ancla con diez brazas fondo de arena y de grava, teniendo las dos puntas de la bahía: una, al Nordeste-cuarto-Este 5° Norte; la otra, al Sur 5° Oeste, y el islote, en medio, al Nordeste. Como teníamos necesidad de proveernos de agua y de leña para la travesía del mar Pacífico, y el resto del estrecho me era desconocido, pues no había llegado en mi primer viaje más que hasta cerca de la bahía Francesa, me determiné a hacer allí nuestras provisiones, tanto más

cuanto que M. De Gennes la representa como muy segura y muy cómoda para este trabajo; así, desde la misma noche, echamos todos nuestros bateles al agua.

Consejo sobre este fondeadero.— Durante la noche los vientos soplaron de todos los rumbos y en rachas muy violentas; el mar aumentaba y rompía alrededor de nosotros en un banco que parecía extenderse en todo el fondo de la bahía. Los giros frecuentes que las variaciones del viento hacían sufrir al navío sobre sus anclas, nos hicieron temer que se nos enredase la cadena del ancla y pasamos la noche en una zozobra continua. La *Estrella*, fondeada más fuera que nosotros, fué menos molestada. A las dos y media de la mañana envié a la canoa pequeña a sondar la entrada del río, al que M. De Gennes ha dado su nombre.

La mar estaba baja, y después de haber encallado en un banco que está en la desembocadura, reconoció que nuestras chalupas no podrían aproximarse al río más que en marea alta; de suerte que harían apenas un viaje por día. Esta dificultad, unida a que el anclado no parecía seguro, me determinó a conducir los navíos a una bahía pequeña a una legua al Este de ésta. Había cortado allí, sin esfuerzo, en 1765 un cargamento de madera para las Malvinas, y la tripulación del barco le había dado mi nombre. Quise antes ir a asegurarme si las tripulaciones de los dos navíos podrían cómodamente hacer su aguada. Encontré que, además del arroyo que vierte en el fondo de la bahía misma, el cual sería consagrado a las necesidades diarias y a lavar, las dos bahías vecinas tenían cada una un arroyo a propósito para surtir holgadamente del

agua de que teníamos necesidad, sin que hubiese media milla que hacer para ir a buscar.

En consecuencia, el 17, a las dos de la tarde, aparejamos con el velacho y el juanete y pasamos cerca del islote de la bahía Francesa; dimos en seguida en un paso muy estrecho y en el que hay gran fondo entre la punta Norte de esta bahía y una isla elevada de medio cuarto de legua de longitud. Este paso conduce a la entrada de la bahía Bougainville, que está todavía cubierta por otros dos islotes, que el más considerable ha merecido el nombre de islote del Observatorio (1). La bahía abierta al Sureste tiene una longitud de doscientas toesas y una anchura de cincuenta; altas montañas la rodean y la defienden de todos los vientos; así, el mar está en ellas siempre como el agua de un estanque.

Fondeo en la bahía Bougainville.— Fondeamos a las tres a la entrada de la bahía, con veintiocho brazas de fondo, y enviamos en seguida a tierra amarras para halar hasta el fondo. La *Estrella*, que había echado el ancla en un sitio de demasiado fondo, garró sobre el islote del Observatorio, y antes que hubiese podido estirar las amarras llevadas a tierra para sostenerla, su popa vino a algunos pies del islote, teniendo todavía bajo ella treinta brazas de fondo. La costa del Nordeste de este islote no es tan escarpada. Empleamos el resto del día en amarrar: la proa, a alta mar, teniendo un

(1) Del cabo Redondo al islote del Observatorio puede haber cuatro leguas, y la costa corre al Oeste-Suroeste. En este espacio hay tres buenos fondeaderos.

ancla delante fondeada en veintitrés brazas de arena fangosa; un ancla a popa, casi en tierra; dos calabrotos en la costa de babor y dos en la *Estrella*, la cual estaba amarrada como nosotros. Encontramos cerca del arroyo dos cabañas de ramaje, las cuales parecían abandonadas desde hacía largo tiempo. Había hecho construir una cabaña de cortezas en 1765, en la que dejé algunos presentes para los salvajes que el azar condujese, y había enarbolado por encima una bandera blanca; encontramos la cabaña destruída y el pabellón y los presentes arrebatados.

Escala en esta bahía para hacer aguada y leña.— El 18 por la mañana establecí en tierra un campo para guarda de los trabajadores y de los diversos efectos que había que bajar; desembarcamos también todas las barricas para repararlas y azufrarlas; dispusimos albercas para los lavaderos y se encalló nuestra chalupa, que tenía necesidad de una reparación. Pasamos el resto del mes de diciembre en esta bahía, donde hicimos muy cómodamente nuestra leña y hasta tablas. Todo facilitaba allí esta obra: los caminos estaban trazados en el bosque y había más árboles caídos que los que necesitábamos, restos del trabajo de la tripulación del *Aguila* en 1765. Hicimos también media banda y montamos diez y ocho cañones. La *Estrella* tuvo hasta la fortuna de restañar su vía de agua, que desde la partida de Montevideo era tan considerable como antes de su carenado en la Ensenada. Levantando su proa y quitando algunas tablas de su forro, encontramos que el agua entraba por la separación de su roda, que es de dos piezas. Se remedió y fué du-

rante toda la campaña un gran alivio para la tripulación de esta fusta, a quien agotaba el ejercicio diario de la bomba.

Observaciones astronómicas y meteorológicas.— Monsieur Verron había establecido desde los primeros días sus instrumentos en el islote del Observatorio; pero pasó allí vanamente la mayor parte de sus noches. El cielo de esta región, ingrato para la astronomía, le ha rehusado toda observación de longitud; no ha podido más que determinar, con tres observaciones hechas con cuadrante, la latitud austral del islote de $53^{\circ} 50' 25''$. Ha determinado también el establecimiento de la entrada de la bahía a $0^h 59'$; la elevación de las aguas en las mareas mayores no ha excedido nunca de diez pies. Durante nuestra permanencia aquí el termómetro ha estado comúnmente entre 8° y 9° ; ha bajado hasta 5° y lo que más ha subido ha sido $12^{\circ},5$. El sol entonces aparecía sin nubes, y sus rayos, poco conocidos aquí, fundían parte de la nieve en las montañas del continente. Monsieur De Commerçon, acompañado del Príncipe de Nassau, se aprovechaba de estos días para herborizar. Había que vencer obstáculos de todo género; pero este terreno fragoso tenía a sus ojos el mérito de la novedad, y el estrecho de Magallanes ha enriquecido sus cartapacios con un gran número de plantas desconocidas e interesantes.

Descripción de esta parte del estrecho.— La caza y la pesca no eran tan afortunadas. Jamás han producido nada, y el único cuadrúpedo que hemos visto aquí ha sido un zorro casi semejante a los de Europa, que fué muerto en medio de los trabajadores.

Hicimos también varios viajes para reconocer las costas vecinas del continente y de la tierra del Fuego; la primera tentativa fué infructuosa. Partí el 22 a las tres de la mañana, con MM. De Bournand y Du Bouchage, con la intención de ir hasta el cabo de Holanda y visitar los fondeaderos que pudieran encontrarse en esta extensión. A nuestra partida hacía calma y el más hermoso tiempo del mundo. Una hora después se levantó una pequeña brisa del Noroeste, y al momento el viento saltó al Suroeste, frescachón. Luchamos contra este viento contrario durante tres horas, bogando al abrigo de la costa, y alcanzamos con trabajo la desembocadura de un riachuelo que vierte sus aguas en una ensenada de arena protegida por el cabezo oriental del cabo Forward. Anclamos allí contando con que el mal tiempo no sería de larga duración. La esperanza que tuvimos de ello no sirvió más que para calarnos por la lluvia, transidos de frío. Habíamos construído en el bosque una cabaña de ramas de árboles para pasar la noche más a cubierto. Son los palacios de los naturales de este país; pero nos faltaba su costumbre de alojar en ellos. El frío y la humedad nos echaron de nuestra choza, y nos vimos obligados a refugiarnos alrededor de una gran hoguera que estuvimos alimentando, tratando de defendernos de la lluvia con la vela de la canoa pequeña. La noche fué terrible: el viento y la lluvia redoblaron, y no nos quedó otro partido que tomar que el de volvernos al despuntar el día. Llegamos a la fragata a las ocho de la mañana, muy contentos de haber alcanzado este asilo, porque bien pronto el tiempo se hizo tan malo,

que hubiese sido imposible ponernos en camino para volver. Hubo durante dos días una tempestad declarada, y la nieve recubrió todas las montañas. Sin embargo, estábamos en el corazón del verano y el sol permanecía cerca de diez y ocho horas sobre el horizonte.

Reconocimiento de varios puertos en la tierra del Fuego. — Algunos días después emprendí con más éxito una nueva correría para visitar parte de la tierra del Fuego y para buscar un puerto frente al cabo Forward; me proponía pasar de nuevo después al cabo Holanda y reconocer la costa desde este cabo hasta la bahía Francesa, lo que no habíamos podido hacer en la primera tentativa. Hice armar de espingardas y de fusiles la chalupa de la *Boudeuse* y la canoa grande de la *Estrella*, y el 27, a las cuatro de la mañana, partí de a bordo con MM. De Bournand, D'Oraison y el Príncipe de Nassau. Nos dimos a la vela hacia la punta occidental de la bahía Francesa para atravesar a la tierra del Fuego, donde tomamos tierra hacia las diez en la desembocadura de un riachuelo, en una ensenada de arena, mala hasta para los bateles.

No obstante, con tiempo crítico tendrían siempre el recurso de entrar con la marea alta en el río, donde encontrarían un abrigo.

Comimos en sus orillas, en un bosquecillo bastante bonito que cubría con su sombra varias cabañas salvajes. Desde esta estación levantamos la punta del Oeste de la bahía Francesa al Noroeste-cuarto-Oeste 5.º Oeste, y la estimamos en cinco leguas de distancia.

Por la tarde tomamos de nuevo nuestro rumbo, cos-

teando a remo la tierra del Fuego; venteaba poco por parte del Oeste, pero la mar estaba muy gruesa. Atravesamos un gran saco del que no veíamos el fin. Su embocadura, de cerca de dos leguas, está cortada en su mitad por una isla muy elevada. La gran cantidad de ballenas que vimos en esta parte y las gruesas olas, nos hicieron pensar que bien podría ser un estrecho, el cual debe conducir a la mar bastante próxima del cabo de Hornos.

Encuentro de salvajes. — Habiendo casi pasado a la otra orilla, vimos aparecer y extinguirse varias hogueras; después quedaron encendidas, y distinguimos salvajes en la punta baja de una bahía donde había determinado detenerme. Bien pronto llegamos a sus hogueras, y reconocí la misma horda de salvajes que había ya visto en mi primer viaje al estrecho. Les habíamos llamado entonces *pecherais*, porque fué la primer palabra que pronunciaron al abordarnos y que sin cesar nos repetían, como los patagones repiten la palabra *chaua*. La misma causa nos ha hecho dejarles ahora también el mismo nombre. Ya tendré ocasión de describir a estos habitantes de la parte de bosques del estrecho; estando declinando el día, no nos permitió esta vez quedar mucho tiempo con ellos. Eran en número de cerca de cuarenta, hombres, mujeres y niños, y tenían diez o doce canoas en una ensenada vecina. Les dejamos para atravesar la bahía y entrar en un saco que la noche, ya cerrada, nos impidió visitar. La pasamos a orillas de un río bastante considerable, donde hicimos una gran hoguera, y donde las velas de nuestros barcos, que eran grandes, nos sirvieron de tiendas;

por otra parte, a pesar del frío, el tiempo era muy hermoso.

Bahía y puerto de Beaubassin: su descripción.— Al día siguiente por la mañana vimos que este saco era un verdadero puerto, y lo sondamos, así como la bahía. El fondeadero es muy bueno en la bahía; desde cuarenta hasta doce brazas con fondo de arena, guijo menudo y conchuelas. Se está allí al abrigo de todos los vientos peligrosos. Su punta oriental se reconoce fácilmente por un gran morro que llamamos el domo; en el Oeste hay un islote, entre el cual y la costa no hay ningún paso para navío. Se entra de la bahía en el puerto por una gola muy estrecha, y se encuentran allí diez, ocho, seis, cinco y cuatro brazas de fondo fangoso; en la gola el fondo es de rocas, con cuatro, cinco y seis brazas; conviene mantenerse en medio inclinándose más hacia el Este, donde hay más agua. La belleza de este fondeadero nos ha invitado a llamarle bahía y puerto de Beaubassin (1). Si se espera viento favorable, basta anclar en la bahía. Si se quiere hacer leña y aguada, y hasta carenar, no se puede desear sitio más a propósito para estas operaciones que el puerto de Beaubassin.

Dejé aquí al caballero De Bournand, que mandaba la chalupa, para adquirir con el mayor detalle todos los datos relativos a este sitio importante, con orden de volver después a los navíos. En cuanto a mí, me embarqué en la canoa de la *Estrella* con M. Landais, uno de los oficiales de esta fusta, que la mandaba, y

(1) Beaubassin quiere decir cuenca hermosa. (*N. de la T.*)

continué mis investigaciones. Hicimos rumbo al Oeste, y visitamos primero una isla que contorneamos y alrededor de la que se puede anclar, con veinticinco, veintiuna y diez y ocho brazas, fondo de arena y guijo menudo. En esta isla había salvajes ocupados en la pesca. Siguiendo la costa alcanzamos antes de la puesta del Sol una bahía que ofrece un excelente fondeadero para tres o cuatro navíos.

Bahía de la Cormorandière. — La he llamado bahía de la Cormorandière, a causa de una roca aparente que está en el Este-Sureste, cerca de una milla. A la entrada de la bahía se encuentran quince brazas de agua; ocho y nueve en el fondeadero; allí pasamos la noche.

El 29 al despuntar el día salimos de la bahía de la Cormorandière y navegamos al Oeste, ayudados de una marea muy fuerte. Pasamos entre dos islas de desigual extensión, que llamé las dos Hermanas. Se orientan Norte-Noreste y Sur-Suroeste con el filo del cabo Forward, del que están distantes cerca de tres leguas. Un poco más lejos llamamos Pílon de Azúcar a una montaña de esta forma, muy fácil de reconocer, que está situada Norte-Nordeste y Sur-Suroeste con la punta más meridional del mismo cabo; y a cinco leguas cerca de la Cormorandière descubrimos una hermosa bahía con un puerto soberbio en el fondo; una cascada notable que cae en el interior del puerto me los hizo llamar bahía y puerto de la Cascada.

Bahía y puerto de la Cascada. — El centro de esta bahía corre Nordeste a Suroeste con el cabo Forward. La seguridad, la comodidad del anclaje, la facilidad de hacer aguada y leña, se conciertan aquí for-

mando un asilo que no deja nada que desear a los navegantes.

Descripción del país. — La cascada está formada por las aguas de un riachuelo que serpentea en la cortadura de varias montañas muy elevadas, y su caída puede tener de cincuenta a sesenta toesas (1). He subido por encima; el terreno está entremezclado de bosquesillos y pequeñas llanuras de un musgo corto y esponjoso; he buscado y no he hallado huellas del paso de ningún hombre; los salvajes de esta parte apenas abandonan las orillas del mar, que proveen a su sustento. Por lo demás, toda la porción de la tierra del Fuego comprendida desde la isla de Santa Isabel, no me parece ser más que un conjunto informe de grandes islas desiguales, elevadas, montuosas, y cuyas cumbres están cubiertas de nieves perpetuas. No dudo que haya entre ellas un gran número de desembocaduras en el mar. Los árboles y las plantas son lo mismo aquí que en la costa de los patagones, y salvo los árboles, el terreno se parece bastante al de las islas Malvinas.

Utilidad de los tres puertos descriptos precedentemente. — Adjunto aquí la Carta particular que he hecho de esta interesante parte de la costa de la tierra del Fuego. Hasta el presente no se conocía ningún fondeadero, y los navíos evitaban aproximarse. El descubrimiento de los tres puertos que acabo de describir, facilitará la navegación de esta parte del estrecho de Magallanes. El cabo Forward ha sido siempre uno de los puntos más temidos de los navegantes. Con mu-

(1) La toesa es una medida de longitud que valía 1'949 metros.

cha frecuencia un viento contrario e impetuoso impide doblarle; ha obligado a varios a retroceder hasta la bahía del Hambre. Hoy se puede aprovechar incluso los vientos reinantes.

No se trata más que de costear la tierra del Fuego y de alcanzar uno de los tres fondeaderos citados, lo que se podrá casi siempre hacer bordeando en un canal donde no hay nunca riesgos para navíos. Todas las bordadas serán ventajosas, y por poco que se ayude con las mareas que de nuevo comienzan aquí a ser sensibles, no será ya difícil alcanzar puerto Galante.

Pasamos una noche desagradable en el puerto de la Cascada. Hacía mucho frío y la lluvia cayó sin interrupción. Duró casi todo el día 30. A las cinco de la mañana salimos del puerto y atravesamos a la vela, con mucho viento y mar muy gruesa para nuestra débil embarcación. Alcanzamos el continente casi a igual distancia del cabo Holanda y del cabo Forward. No era cuestión de pensar en reconocer la costa, demasiado dichosos de ir a su largo viento en popa, y con una continua atención a las ráfagas violentas, que nos obligaban a tener siempre la driza y la escota en la mano. Hasta faltó muy poco para que, al atravesar la bahía Francesa, un falso golpe de timón no nos pusiese la canoa quilla al sol. En fin; llegué a la fragata hacia las diez de la mañana. Durante mi ausencia, M. Duclos Guyot había recogido lo que teníamos en tierra y dispuesto todo para aparejar; así, comenzamos a desamarrar por la tarde.

Partida de la bahía Bougainville.— El 31 de diciembre, a las cuatro de la mañana, acabamos de des-

PLAN Géométrique de Plusieurs Bays situées au Détroit de MAGELLAN ,
entre les Caps Rond et Forward.



Fig. 3.^a Plano de varias bahías situadas en el estrecho de Magallanes, entre los cabos Redondo y Forward. Escala de seiscientos toesas.

amarrar y a las seis salíamos de la bahía, haciéndonos remolcar por nuestros bateles de remo. Hacía calma; a las siete se levantó una brisa del Nordeste, que arrió durante el día, y estuvo bastante claro hasta mediodía; el tiempo entonces se tornó brumoso, con lluvia. A las once y media, estando en mitad del canal, descubrimos y levantamos la Cascada al Sureste; el Pilón de Azúcar, al Este-Sureste 5° Sur; el cabo Forward (1), al Este-cuarto-Nordeste; el cabo Holanda (2), al Oeste-Noroeste 4° Oeste. De mediodía a las seis de la tarde doblamos el cabo Holanda. Hacía poco viento; la brisa había aflojado por la tarde, y estando de otra parte el tiempo muy sombrío, tomé la resolución de ir a fondear en la rada de puerto Galante, donde anclamos a las diez, con diez y seis brazas de agua, fondo de grueso cascajo, arena y coral menudo, teniendo cabo Galante (3) a Suroeste 3° Oeste. Tuvimos bien pronto motivo de felicitarnos de estar refugiados: durante la noche hubo lluvia continua y fuerte viento del Suroeste.

(1) Desde el islote del Observatorio hasta el cabo Forward, hay cerca de seis leguas, y la costa corre casi al Oeste-Suroeste. El estrecho tiene entre tres y cuatro leguas de anchura.

(2) En el espacio de cerca de cinco leguas que separa el cabo Forward del cabo Holanda, hay otros dos cabos y tres ensenadas poco profundas. No conozco ningún fondeadero. La anchura del estrecho varía de tres a cuatro leguas.

(3) Los cabos de Holanda y Galante corren entre sí, Este 2° Sur y Oeste 2° Norte, y la distancia es de cerca de ocho leguas. Entre estos dos cabos hay otro menos avanzado, que es el cabo Coventry. Hay también varias bahías de las que no hemos reconocido más que la bahía Verde, o bahía Descordes, que se ha visitado por tierra. Es grande y profunda, pero tiene varios bajos.

Anclamos en la bahía Fortescu (enero de 1768). — Comenzamos el año 1768 en esta bahía llamada Fortescu, al fondo de la cual está puerto Galante (1). El plano de la bahía y del puerto es muy exacto en M. De Gennes. Hemos tenido el placer de comprobarlo, pues estuvimos allí encadenados más de tres semanas, con tiempos de que no puede dar idea el peor invierno de París. Justo es hacer compartir un poco a los lectores el desagrado de estos días funestos, bosquejando el detalle de nuestra estancia aquí.

Detalles de las contrariedades que sufrimos. — Mi primer cuidado fué enviar a visitar la costa hasta la bahía Isabel, y las islas de que está aquí sembrado el estrecho de Magallanes; vimos desde el fondeadero dos de estas islas, llamadas por Narborough Carlos y Montmouth. Ha dado a las que están más alejadas el nombre de islas Reales, y a la más occidental de todas, el de isla Ruperto. No permitiéndonos aparejar los vientos Oeste nos aseguramos el día 2 con un ancla.

Rastros encontrados del paso de los ingleses. — La lluvia no impidió ir a pasear en tierra, donde encontramos huellas del paso y escala de navíos ingleses; es,

(1) La bahía de Fortescu puede tener dos millas de anchura de una punta a otra, y un poco menos de saco, hasta una península que, partiendo de la costa del Oeste de la bahía, se extiende al Este-Sureste y cubre un puerto muy al abrigo de todos los vientos. Es puerto Galante, el cual tiene una milla de saco en el Oeste-Noroeste. Su anchura es de cuatrocientos a quinientos pasos. Se encuentra un río en el fondo del puerto, y otros dos en la costa del Nordeste. En medio del puerto hay cuatro a cinco brazas de agua, fondo de fango y conchuelas.

a saber, leña recién serrada y cortada; cortezas de laurel especiero bastante recientemente arrancadas; una etiqueta de madera, tal como las que en los arsenales de Marina se ponen sobre las piezas de tejido y de tela, y en la cual se leía muy distintamente Chatham Martch, 1766; encontramos también sobre varios árboles letras iniciales y nombres con la fecha de 1767.

Observaciones astronómicas y náuticas.—Monsieur Verron, que había hecho llevar sus instrumentos a la península que forma el puerto, observó al mediodía con un cuadrante $53^{\circ} 40' 41''$ de latitud austral. Esta observación, unida al levantamiento del cabo Holanda, tomada desde aquí, y al levantamiento del mismo cabo Holanda, hecho el 16 de diciembre en la punta del cabo Forward, fija en doce leguas la distancia de puerto Galante al cabo Forward. Se observó también por el acimut la declinación de la aguja imantada en $22^{\circ} 30' 32''$ Nordeste y su inclinación hacia el polo de $11^{\circ} 11'$. He aquí las únicas observaciones que haya podido hacer durante cerca de un mes, por ser las noches tan horribles como los días. Hubo el 3 una buena ocasión de determinar la longitud de esta bahía por medio de un eclipse de Luna que comenzaba aquí a las diez y treinta minutos de la noche; pero la lluvia, que había sido incesante todo el día, duró también toda la noche.

El 4 y el 5 siguientes fueron días horribles: lluvia, nieve y un frío muy vivo; viento tormentoso; era un tiempo parecido al que describe el Salmista, diciendo: *nix, glando, glacies, spiritus procellarum*. Había enviado el 3 una canoa para tratar de descubrir un fon-

deadero en tierra del Fuego, y se había encontrado uno muy bueno en el Suroeste de las islas Carlos y Montmouth (1), también había hecho reconocer cuál era en el canal la dirección de las mareas. Quise con su concurso, teniendo el recurso de fondeaderos conocidos, tanto al Norte como al Sur, aparejar hasta con viento contrario; pero no fué nunca bastante manejable para permitírmelo. Por lo demás, durante todo el tiempo de nuestra estancia, notamos constantemente que el curso de las mareas en esta parte del estrecho, es el mismo que en la parte de las golos; es decir, que el flujo va al Este y el refluo al Oeste.

Encuentro y descripción de los pecherais. — El 6 por la tarde, hubo algunos instantes de calma, y hasta el viento pareció venir del Sudeste, y ya habíamos levado anclas; pero, en el momento de aparejar, el viento volvió a Oeste-Noroeste con ráfagas que nos obligaron a anclar bien pronto. Aquel día tuvimos a bordo la visita de algunos salvajes. Cuatro piraguas habían aparecido por la mañana en la punta del cabo Galante, y después de haberse detenido algún tiempo, tres avanzaron en el fondo de la bahía, en tanto que una bogaba hacia la fragata. Después de haber dudado durante media hora, abordó, al fin, con gritos redoblados de ¡pecherais! (2). Había dentro un hombre, una mujer y dos niños. La mujer quedó en la piragua para

(1) Son nuestras islas de los Príncipes. (*N. de la T.*)

(2) La expedición española enviada años más tarde (1785 y 1786) en la fragata de Su Majestad *Santa María de la Cabeza*, al mando de D. Antonio de Córdoba, observó decían pecheri estos mismos indígenas. (*N. de la T.*)

guardarla; el hombre subió solo a bordo con bastante confianza y aire muy alegre. Otras dos piraguas siguieron el ejemplo de la primera, y los hombres entraron en la fragata con los niños. Bien pronto estuvieron todos muy a su gusto. Se les hizo cantar, bailar, oír instrumentos, y, sobre todo, comer, lo que hicieron con gran apetito. Todo les era bueno: pan, carne salada, sebo; devoraban lo que se les presentaba. Con bastante trabajo nos pudimos desembarazar de estos huéspedes repugnantes e incómodos, y no pudimos determinarles a volver a sus piraguas más que haciendo llevar a su vista pedazos de carne salada. No demostraron ninguna sorpresa ni a la vista de los navíos ni a la de objetos diversos que se ofreció a sus miradas; sin duda para quedar sorprendidos con obras de las artes, hay que tener algunas ideas elementales. Estos hombres en bruto trataban las obras maestras de la industria humana como tratan las leyes de la Naturaleza y sus fenómenos. Durante los varios días que esta banda posó en puerto Galante, la vimos frecuentemente a bordo y en tierra.

Estos salvajes son bajos, feos, delgados y despiden un hedor insoportable. Van casi desnudos, y no tienen por vestido más que malas pieles de lobos marinos o focas demasiado pequeñas para envolverles; pieles que sirven igualmente de techos a sus cabañas y de velas a sus piraguas. Tienen también algunas pieles de guanacos; pero en pequeña cantidad. Sus mujeres son horribles y los hombres parecen tener por ellas poco respeto. Ellas son las que bogan en las piraguas y cuidan de sostenerlas, hasta el punto de ir a nado, a

pesar del frío, a vaciar el agua que puede entrar en las algas que sirven de puerto a estas piraguas bastante lejos de la orilla; en tierra recogen la leña y las conchas, sin que los hombres tomen parte alguna en el trabajo. Hasta las mujeres que están criando no se hallan exentas de esta servidumbre. Llevan a la espalda los niños envueltos en la piel que les sirve de vestido. Sus piraguas son de cortezas de árbol, mal enlazadas, con juncos y musgo en las junturas. Tienen en medio un pequeño hogar de arena, donde mantienen siempre un poco de fuego. Sus armas son arcos hechos, así como las flechas, con madera de un arlo de hoja de acebo, que es común en el estrecho; la cuerda es de tripa y las flechas están armadas de puntas de piedra, talladas con bastante arte; pero estas armas son más bien contra la caza que contra enemigos: son tan débiles como los brazos destinados a servirse de ellas. Les hemos visto, además, huesos de peces, largos de un pie, aguzados por un extremo y dentados o barbados en uno de los lados. ¿Es un puñal? Creo más bien que sea un instrumento de pesca. Lo adaptan a una larga pértiga y se sirven de ella a la manera de arpón. Estos salvajes habitan mezclados hombres, mujeres y niños en las cabañas, en medio de las cuales está encendido el fuego. Se sustentan principalmente de moluscos; sin embargo, tienen perros y lazos hechos con barbas de ballena. He observado que tenían todos los dientes dañados, y creo que se debe atribuir la causa a que comen las conchas quemando, aunque medio crudas.

Por lo demás, parecen bastante buenas gentes; pero

son tan débiles, que se duda si se les habrá dejado satisfechos. Hemos creído notar que son supersticiosos y creen en genios maléficos; también, entre ellos, los hombres que conjuran su influencia son al mismo tiempo médicos y sacerdotes. De todos los salvajes que he visto en mi vida, los pecherais son los que van más desnudos de todos; están exactamente en lo que se podría llamar estado de naturaleza; en verdad, si hubiese que compadecer la suerte de un hombre libre y dueño de sí mismo, sin deberes y sin cuidados, contento de lo que tiene porque no conoce nada mejor, me compadecería de estos hombres que, con la privación de lo que hace la vida cómoda, tienen todavía que sufrir la dureza del más espantoso clima del Universo. Estos pecherais forman también la sociedad de hombres menos numerosa que yo haya encontrado en todas las partes del mundo; sin embargo, como se verá algo más adelante, se encuentran entre ellos charlatanes. Desde que hay juntos más de una familia, y entiendo por familia padre, madre e hijos, los intereses se complican y los individuos quieren dominar, o por la fuerza, o por la impostura. El nombre de familia se convierte entonces en el de sociedad, y aunque estuviese ésta establecida en medio de los bosques y no compuesta más que de primos hermanos, un espíritu atento descubriría en ella el germen de todos los vicios, a los que los hombres reunidos en naciones, civilizándose, han dado nombre, vicios que hacen nacer, mover y caer los mayores imperios. Se sigue del mismo principio, que en las sociedades dichas civilizadas, nacen virtudes, de que los hombres

vecinos todavía del estado de naturaleza, no son susceptibles.

El 7 y el 8 fueron tan malos, que no hubo medio de salir de a bordo; nos vimos obligados a arrojar un ancla de serviola más.

Hubo en ciertos momentos hasta cuatro pulgadas de nieve sobre nuestro puente, y al despuntar el día vimos que todas las tierras estaban cubiertas, excepto el país llano, en que la humedad impide a la nieve conservarse. El termómetro estuvo a 5°, 4° y bajó hasta 2° por encima de la congelación. El tiempo fué menos malo el 9 por la tarde. Los pecherais se habían puesto en camino para venir a bordo. Hasta se habían ataviado grandemente, es decir, que se habían pintado todo el cuerpo con manchas rojas y blancas; pero viendo nuestras canoas partir de a bordo y bogar hacia sus cabañas, las siguieron, y una sola piragua fué a bordo de la *Estrella*. Quedó poco tiempo y fué a reunirse bien pronto con las otras, con las que nuestros compañeros estaban en gran amistad. Las mujeres, sin embargo, estaban todas retiradas o apartadas en una misma cabaña, y los salvajes parecían descontentos cuando se quería entrar en ella. Invitaban, al contrario, a venir a las otras, donde ofrecieron a nuestros compañeros mejillones, que chupaban antes de ofrecerlos. Se les dió pequeños presentes, que aceptaron de buena voluntad. Cantaron, bailaron y demostraron más alegría que la que se hubiera esperado encontrar en hombres salvajes, cuyo exterior es ordinariamente serio.

Accidente funesto que sobrevino a uno de ellos. —

Su alegría no fué de larga duración. Uno de sus niños, de unos doce años, el único de toda la banda cuya cara fuese interesante a nuestros ojos, fué de súbito acometido de un vómito de sangre, acompañado de violentas convulsiones. El desgraciado había estado a bordo de la *Estrella*, donde se le habían dado pedazos de cristal y de vidrio sin prever el funesto efecto que debía producir este presente. Estos salvajes tienen la costumbre de introducirse en la garganta y en la nariz pedacitos de talco. Acaso la superstición conceda alguna virtud a esta especie de talismán; tal vez lo miren como un preservativo de alguna incomodidad a que están sujetos. El niño había probablemente hecho el mismo uso del cristal. Tenía los labios, las encías y el paladar cortados en varios sitios y echaba sangre casi continuamente.

Este accidente extendió la consternación y la desconfianza. Creyeron, sin duda, en algún maleficio, porque la primera acción del juglar que se apoderó en seguida del niño fué despojarle precipitadamente de una casaca de tela que se le había dado. Quiso devolverla a los franceses; como rehusaban tomarla, la arrojó a sus pies. Es verdad que otro salvaje, que sin duda prefería los vestidos sin temor a encantamientos, la recogió bien pronto.

El juglar extendió desde luego al niño sobre la espalda en una de las cabañas, y habiéndose puesto de rodillas entre sus piernas, se inclinaba sobre él, y con la cabeza y las dos manos le apretaba el vientre con toda su fuerza, gritando continuamente, sin que se pudiese distinguir nada articulado en sus gritos. De

tiempo en tiempo se levantaba, y parecía tener el mal en sus manos juntas, y las abría de pronto en el aire, soplando como si hubiese querido expulsar algún mal espíritu. Durante esta ceremonia una vieja, llorando, daba alaridos en el oído del enfermo hasta ensordecer. Este desgraciado parecía sufrir tanto del remedio como de su mal. El juglar le dió alguna tregua para ir a tomar su investidura de ceremonias; en seguida, con los cabellos empolvados y la cabeza adornada de dos alas blancas bastante semejantes al tocado de Mercurio, volvió a sus funciones con más confianza y con tan poco éxito. Pareciendo entonces agravarse el niño, nuestro capellán le administró furtivamente el bautismo. Los oficiales habían vuelto a bordo y me habían contado lo que pasaba en tierra. Pronto me trasladé a tierra con M. De la Porte, nuestro cirujano mayor, que hizo traer un poco de leche y tisana emoliente. Cuando llegamos el enfermo estaba fuera de la cabaña; el juglar, al que se había reunido otro adornado con los mismos ornamentos, había vuelto a su operación sobre el vientre, los muslos y la espalda del niño. Daba lástima verlos martirizar a esta infortunada criatura, que sufría sin quejarse. Su cuerpo estaba todo acardenalado y los médicos continuaban todavía este bárbaro remedio con fuertes conjuros. El dolor del padre y de la madre, sus lágrimas, el interés vivo de toda la banda, interés manifestado por señales inequívocas, la paciencia del niño, nos dieron el espectáculo más enternecedor. Los salvajes advirtieron, sin duda, que compartíamos su pena; al menos su desconfianza pareció disminuir. Nos dejaron aproximar al enfermo,

y el mayor examinó su boca ensangrentada, que su padre y otro pecherais chupaban alternativamente. Mucho trabajo costó persuadirles de que hicieran uso de la leche; fué preciso probarla varias veces, y a pesar de la invencible oposición de los juglares, el padre al fin se determinó a hacerle beber a su hijo y aceptó hasta el donativo de la cafetera llena de tisana emoliente. Los juglares demostraron envidia contra nuestro cirujano, que parecieron al fin reconocer como hábil juglar. Hasta abrieron para él un saco de cuero que llevan siempre pendiente de su costado, y que contiene su gorro de plumas, polvos blancos, talco y los demás instrumentos de su arte; pero apenas hubo lanzado una ojeada, lo cerraron rápidamente. Notamos también que en tanto que uno de los juglares trabajaba en conjurar el mal del paciente, el otro no parecía ocupado más que en prevenir por sus encantamientos el efecto de la mala suerte que suponían habíamos lanzado sobre ellos.

Volvimos a bordo a la entrada de la noche y el niño sufría menos; sin embargo, un vómito casi incesante que le atormentaba nos hizo temer que hubiese llegado vidrio a su estómago. Tuvimos en seguida ocasión de confirmar lo justo de nuestras conjeturas. Hacia las dos, después de media noche, se oyeron desde a bordo alaridos repetidos, y al despuntar el día, aun cuando hiciese un tiempo horrible, los salvajes aparejaron. Huían, sin duda, del lugar manchado por la muerte y de los extranjeros funestos que creían llegados para destruirles. No pudieron doblar la punta occidental de la bahía; en un momento de más calma

se pusieron a la vela; un chaparrón violento les lanzó a alta mar y dispersó sus débiles embarcaciones. ¡Cómo se apresuraban a alejarse de nosotros! Abandonaron en la orilla una de sus piraguas, que tenía necesidad de ser reparada. *Satis est gentem effugisse nefandam.* Han llevado de nosotros la idea de seres maléficos; pero ¿quién no les perdonaría el resentimiento en esta conjetura? ¡Qué pérdida, en efecto, para una sociedad tan poco numerosa; un adolescente escapado a todos los azares de la infancia!

Continuación del mal tiempo. — El viento Este sopló con furia y casi sin interrupción hasta el 13, que el día fué bastante suave; tuvimos por la tarde alguna esperanza de aparejar. La noche del 13 al 14 fué de bonanza. A las dos y media de la mañana habíamos levado anclas y virado; fué preciso anclar de nuevo a las seis, y el día fué cruel. El 15 hizo Sol casi todo el día; pero el viento fué demasiado fuerte para que pudiésemos salir.

Peligro que corre la fragata. — El 16 por la mañana hacía casi calma, la frescura vino después del Norte y aparejamos con marea favorable; bajaba entonces y arrastraba hacia el Oeste. Los vientos no tardaron en saltar a Oeste y Oeste-Suroeste, y no pudimos ni aun con marea favorable alcanzar la isla Ruperto (1). La fragata marchaba muy mal, derivaba desmesuradamente, y la *Estrella* tenía sobre nosotros ventaja increíble. Pasamos todo el día bordeando entre la isla Ruperto y

(1) Esta isla está al Este de la de Carlos III que los franceses llaman de Luis el Grande. (*N. de la T.*)

una punta del continente que se llama la punta del Paso, para aguardar el reflujo, con el que esperaba alcanzar, o el fondeadero de la bahía Delfina, en la isla de Luis el Grande, o el de la bahía Isabel (1). Pero como no avanzábamos casi en cada bordada, envié una canoa a sondar en el Sureste de la isla Ruperto, con intención de ir a fondear hasta la vuelta de la marea favorable. La canoa señaló un fondeadero y quedó anclada; pero nosotros habíamos caído muy a sotavento. Corrimos una bordada a tierra para tratar de alcanzarla, volviendo a virar de nuevo; la fragata rehusó dos veces tomar viento, y fué preciso virar viento en popa; pero en el momento en que, merced a la maniobra y a nuestros bateles, comenzó a arribar, la fuerza de la marea la empujó a barlovento; una corriente violenta nos había ya arrastrado a medio cable de tierra; hice anclar con ocho brazas de fondo; al caer el ancla en fondo rocoso garró, sin que la proximidad en que es-

(1) Desde el cabo Galante hasta la bahía Isabel, la costa corre casi al Oeste y Noroeste, y la distancia de uno a la otra puede ser de cuatro leguas. En este intervalo no hay fondeadero en la costa del continente. El saco es demasiado considerable muy al interior. La bahía Isabel está abierta al Suroeste, tiene tres cuartos de legua entre sus puntas y casi otro tanto de saco. La costa del fondo de la bahía es arenosa, así como la del Sureste. En su parte septentrional se extiende un bajo que se prolonga bastante hacia alta mar. El buen fondeadero en esta bahía tiene nueve brazas; fondo de arena, grava y coral, y la orientación siguiente: la punta Este de la bahía, al Sur-Sureste 5° Este; su punta Oeste, a Oeste-cuarto-Noroeste; la punta Este de la isla de Luis el Grande, al Sur-Suroeste 5° Sur; el bajo, al Noroeste-cuarto-Norte.

tábamos de tierra permitiese soltar cable; ya no teníamos más que tres brazas y media de agua bajo la popa y no estábamos más que a tres cuerpos de navío de la costa, cuando surgió una pequeña brisa; fuimos en seguida a servirnos de nuestras velas, y la fragata se abatió; todos nuestros bateles y los de la *Estrella* que corrieron a socorrernos estaban ante ella remolcándola; soltábamos cable, en el que se había puesto una boya, y estaba cerca de la mitad fuera, cuando se enredó en el entrepuente e hizo picar a la fragata, que corrió entonces el mayor peligro. Cortamos el cable, y la prontitud de la maniobra salvó el navío. Arreció a seguida la brisa, y después de haber corrido todavía dos bordadas inútilmente, tomé el partido de volver a la bahía de puerto Galante, donde anclamos a las ocho de la noche, con veinte brazas de agua en fondo de fango. Nuestros bateles, que había dejado para levar nuestra ancla, volvieron a la entrada de la noche con el ancla y el cable. No habíamos, pues, tenido apariencia de buen tiempo más que para ser entregados a crueles alarmas.

Huracán violento. — El día siguiente fué todavía más tempestuoso que los precedentes. El viento levantaba en el canal torbellinos de agua a la altura de las montañas, y veíamos a veces varios al mismo tiempo correr en opuestas direcciones. El tiempo pareció calmarse hacia las diez; pero a mediodía un trueno, el único que oímos en el estrecho, fué como la señal para que el viento comenzase de nuevo con más furia todavía que por la mañana; nos vimos obligados a echar nuestra ancla mayor y a recoger las bajas vergas

y masteleros de gavia. En tanto, arbustos y plantas estaban en flor y los árboles ofrecían un verdor brillante, pero que no bastaba a disipar la tristeza que había producido en nosotros la vista continua de esta región funesta. El carácter más alegre se pondría mustio en este clima espantoso, del que huyen igualmente los animales de todos los elementos, y donde languidece un puñado de hombres que nuestro comercio acababa de hacer todavía más infortunados.

Aserción discutida acerca del canal de Sainte-Barbe. — Hubo el 18 y 19 intervalos en el mal tiempo; levamos nuestra ancla mayor, izamos nuestras vergas bajas y masteleros de gavia y envié a la canoa de la *Estrella*, cuya bondad hacía capaz de afrontar todo tiempo, para reconocer la entrada del canal de Sainte Barbe (1). Según el extracto que da M. Frezier (2) del diario de M. Marcant, que le ha descubierto y ha pasado por él (3), este canal debía estar al Suroeste y Suroeste-cuarto-Sur de la bahía Isabel (4). La canoa regresó el 20, y M. Landais, que la mandaba, me refirió que, habiendo seguido el derrotero y las señales indicadas en el extracto del diario de M. Marcant, no había encontrado desembocadura, sino únicamente un canal estrecho terminado en bancos de hielo y tierra,

(1) Canal de Santa Bárbara.

(2) Frezier, *Relation du Voyage de la Mer du Sud*, en la página 263 (Nota de la edición española.)

(3) Marcant dió a este canal el nombre de Sainte-Barbe, del de la tartana con que lo descubrió. (Nota de la edición española.)

(4) Lo que franceses e ingleses llaman bahía Isabel es nuestra bahía de Aristizábal. (N. de la T.)

canal tanto más peligroso de seguir cuanto que no hay en la derrota ningún buen fondeadero y está atravesado casi en su mitad por un banco cubierto de mejillones. Dió en seguida la vuelta a la isla de Luis el Grande por el Sur y entró de nuevo en el canal de Magallanes sin haber encontrado ningún otro. Había visto únicamente en la tierra del Fuego una bahía bastante hermosa, la misma sin duda a la que Beauchesne da el nombre de la Natividad. Por lo demás, haciendo Suroeste y Suroeste-cuarto-Sur a la salida de la bahía Isabel, como M. Frezier dice que hizo Marcant, se cortaría en dos la isla de Luis el Grande.

Este informe me hizo pensar que el verdadero canal de Santa Bárbara se hallaba frente a la bahía misma en que estábamos. Desde lo alto de las montañas que rodean puerto Galante, habíamos descubierto frecuentemente hacia el Sur de las islas Carlos y Montmouth (1) un vasto canal sembrado de islotes, que ninguna tierra limitaba al Sur; pero como al mismo tiempo se divisaba otra abertura en el Sur de la isla de Luis el Grande, se la tomaba por el canal de Santa Bárbara, lo que era más conforme con el relato de Marcant. En cuanto nos aseguramos que esta abertura no era más que una bahía profunda, no dudamos ya de que el canal de Santa Bárbara no estuviese frente a puerto Galante, al Sur de las islas Carlos y Montmouth. En efecto: relejendo el pasaje de M. Frezier y combinándole con la Carta que da del estrecho, vimos que M. Frezier, se-

(1) Las islas que, principalmente los ingleses, llaman de *Carlos* y *Montmouth* son nuestras *islas de los Príncipes*. (N. de la T.)

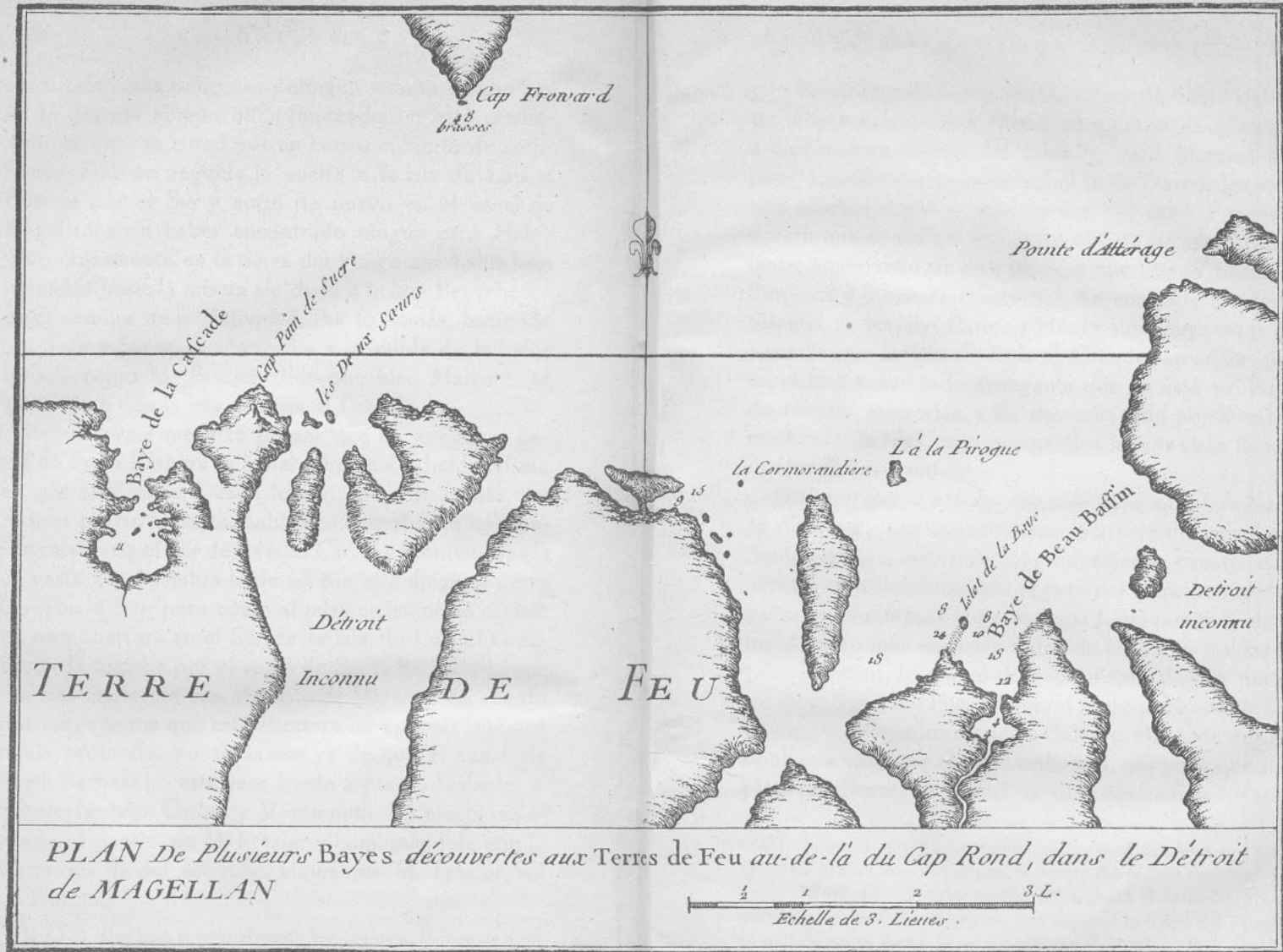


Fig. 4.^a Plano de varias bahías descubiertas en la Tierra del Fuego (Terre de Feu), allende el cabo Redondo, en el estrecho de Magallanes. Escala de tres leguas. (Escala de 1 : 250).

gún el informe de Marcant (1), coloca la bahía Isabel, de la que aparejó este último para entrar en su canal, a diez o doce leguas del cabo Forward. Marcant ha, pues, tomado por la bahía Isabel la de Descordes, que está efectivamente a once leguas del cabo Forward, puesto que se halla a una legua al Este de puerto Galante; aparejando de esta bahía, y con rumbo hacia el Suroeste y Suroeste-cuarto-Sur, ha costeado la punta oriental de las islas Carlos y Montmouth, cuya masa ha tomado por la isla de Luis el Grande, error en que caerá fácilmente todo navegante que no esté provisto de buenas memorias, y ha desembocado por el canal sembrado de islas, cuya perspectiva hemos visto desde lo alto de las montañas.

Utilidad que se obtiene conociendo el canal de Santa Bárbara. — El conocimiento perfecto del canal de Santa Bárbara, es tanto más interesante cuanto que abrevia considerablemente el paso del estrecho de Magallanes. No es muy largo el llegar hasta puerto Galante; el punto más espinoso antes de arribar es doblar el cabo Forward, lo que el descubrimiento de tres puertos en la tierra del Fuego hace, al presente, bastante fácil; una vez llegados a puerto Galante, si los vientos se oponen a embocar el canal ordinario, por poco que soplen del Norte, se tendrá la desembocadura abierta

(1) Marcant, navegante francés, atravesó el estrecho en 15 de mayo de 1713. Como su tartana, la *Sainte-Barbe*, no resistiese lo árduo del tránsito del cabo de Hornos, embocó el estrecho, y tomando, por error, uno de los muchos canales de tierra del Fuego, se halló a pocas horas de navegación en el Pacífico. Dicho canal es hoy el de Santa Bárbara. (*N. de la T.*)

frente a este puerto; veinticuatro horas bastan entonces para entrar en el mar del Sur (1). Tuve intención de enviar dos canoas a este canal, que creía firmemente ser el de Santa Bárbara, las cuales hubieran aportado la solución completa del problema. No me lo ha permitido el mal tiempo.

Racha de viento de las más violentas. — El 21, el 22 y el 23 las ráfagas, la nieve y la lluvia duraron casi sin descanso. En la noche del 21 al 22 hubo un intervalo de calma; parecía que el viento nos daba este momento de reposo para concentrar toda su furia y caer sobre nosotros con más ímpetu. De un golpe llegó un huracán espantoso del Sur-Suroeste y sopló de manera que sorprendió a los marineros más veteranos. Empujados los dos navíos fué preciso echar el áncora grande, recoger las vergas y el mastelero de gavia; nuestra mesana fué arrastrada con su aparejo. Felizmente no fué largo huracán semejante. El 24 se dulcificó el tiempo; hizo hasta hermoso Sol y calma y nos pusimos de nuevo en estado de aparejar. Desde nuestro regreso a puerto Galante habíamos tomado algunos toneles de lastre y cambiado nuestro estibado para tratar de que la fragata recuperase su marcha; lo que logramos, al menos en parte. Por lo demás, cuando haya que navegar en medio de corrientes, se experimentarán muchas dificultades en maniobrar con barcos tan largos como nuestras fragatas.

Salida de la bahía Fortescu. — El 25, a la una de la madrugada, levamos anclas y viramos en redondo; a

(1) El océano Pacífico.

las tres, aparejamos, haciéndonos remolcar por nuestros bateles; la frescura procedía del Norte; a las cinco y media la brisa se decidió del Este, y soltamos trapo, juanetes y bonetas, velamen de que es bien raro poderse servir aquí. Pasamos a mitad del canal, siguiendo las sinuosidades de esta parte del estrecho, que Narborough (1) llama con razón el brazo tortuoso. Entre las islas Reales y el continente, el estrecho puede tener dos leguas; no hay más de una legua de canal entre la isla Ruperto y la punta del Paso; a continuación, legua y media entre la isla de Luis el Grande y la bahía Isabel en la punta oriental, de la que hay un bajo cubierto de algas que avanza un cuarto de legua mar adentro.

Descripción del estrecho desde cabo Galante hasta la desembocadura.— Desde la bahía Isabel la costa corre al Oeste-Noroeste durante cerca de dos leguas hasta el río que Narborough llama Batchelor y Beauchesne de la Matanza (2), en la desembocadura del cual hay un fondeadero. Este río es fácil de reconocer: sale

(1) El caballero Juan Narborough, de orden de Carlos II de Inglaterra, y con propósito de entablar relaciones con los indios de Chile, emprendió su viaje (26 de septiembre de 1669) con los navíos *Swipstakes* y el *Bachiller* y atravesó el estrecho de Magallanes (octubre-noviembre de 1670), llegó hasta Valdivia y regresó de nuevo por el Magallanes (enero de 1671), hasta rendir su viaje en Inglaterra (mayo de 1671). (*N. de la T.*)

(2) Es nuestro río de Vacaro. Narborough lo llamó Batchelor en honor de su pingue del mismo nombre y de sólo setenta toneladas. El viaje de Beauchesne tuvo lugar de 1698 a 1701. Los vientos contrarios lo detuvieron siete meses (junio 1699-enero 1700) en el estrecho. (*N. de la T.*)

de un valle profundo, tiene al Oeste una montaña muy elevada, su punta occidental es baja y cubierta de bosques y la costa es arenosa. Del río de la Matanza a la entrada del falso estrecho o canal de San Jerónimo estimo tres leguas de distancia, y la situación es Noroeste-cuarto-Oeste. La entrada de este canal parece tener una media legua de anchura, y al fondo se ve a las tierras volver hacia el Norte. Cuando se está a través del río de la Matanza no se advierte más que este falso estrecho, y es fácil tomarlo por el verdadero, lo que nos sucedió, porque la costa entonces vuelve al Oeste-cuarto-Suroeste y al Oeste-Suroeste hasta el cabo Quade, que avanzando mucho parece cruzarse con la punta occidental de la isla de Luis el Grande y no deja advertir la salida. Por lo demás, un derrotero seguro para no salirse del verdadero canal es seguir siempre la costa de la isla de Luis el Grande, que se puede costear de cerca sin ningún peligro. La distancia del canal de San Jerónimo al cabo Quade es de cerca de cuatro leguas, y este cabo corre Este-cuarto-Nordeste 2° Este y Oeste-cuarto-Suroeste 2° Oeste con la punta occidental de la isla de Luis el Grande (1).

Esta isla puede tener cuatro leguas de longitud. Su costa septentrional corre al Oeste-Noroeste hasta la bahía Delfina, cuyo saco es de cerca de dos millas, con media legua de abertura; corre después al Oeste hasta su extremidad occidental, llamada cabo de San Luis. Como después de haber reconocido nuestro

(1) Esta isla es la de Carlos III. (*N. de la T.*)

error respecto del falso estrecho costeamos la isla de Luis el Grande a una milla de distancia, reconocimos muy distintamente el puerto Philippeaux, que nos pareció una ensenada muy cómoda y bien abrigada. A mediodía, el cabo Quade nos demoraba al Oeste-cuarto-Suroeste 2° Sur, dos leguas, y el cabo San Luis, al Este-cuarto-Nordeste, cerca de dos leguas y media. El buen tiempo continuó el resto del día, y singlamos con las velas altas desplegadas.

Desde el cabo Quade el estrecho avanza a Oeste-Noroeste y Noroeste-cuarto-Oeste sin desvío sensible, lo que le ha hecho dar el nombre de calle larga. La figura del cabo Quade es notable. Está compuesto de rocas escarpadas; las que forman su cana cabeza se parecen a antiguas ruinas. Hasta él las costas están por todas partes arboladas, y el verdor de los árboles dulcifica el aspecto de las cimas heladas de las montañas. Doblando el cabo Quade cambia el país de naturaleza. El estrecho no está ya bordeado en ambos lados más que por rocas áridas, en las que no hay apariencias de tierra. Su elevado lomo está siempre cubierto de nieve, y los valles profundos están llenos por inmensas capas de hielo, cuyo color atestigüa la antigüedad. Narborough, impresionado por este terrible aspecto, llamó a esta parte la Desolación del Sur; nada podría imaginarse más espantoso.

Cuando se está doblando el cabo Quade, la costa de la tierra del Fuego parece terminada por un cabo avanzado, que es el cabo Mundai, que estimo está a quince leguas del cabo Quade. En la costa del continente se advierten tres cabos, a los que hemos im-

puesto nombres: el primero, que su figura nos hizo llamar cabo Rajado, está cerca de cinco leguas del cabo Quade, entre dos hermosas bahías, donde el anclaje es muy seguro si el fondo es tan bueno como nos ha parecido ser el abrigo. Los otros dos cabos han recibido los nombres de nuestros navíos: el cabo de La Estrella, tres leguas al Oeste del cabo Rajado, y el cabo de La Boudeuse, en la misma situación y la misma distancia con el de La Estrella. Todas estas tierras son altas y escarpadas; una y otra costas parecen sanas y provistas de buenos fondeaderos; pero felizmente el viento favorable para nuestra ruta no nos ha dejado tiempo de sondarlas. El estrecho en la calle larga puede tener dos leguas de anchura, y se angosta frente al cabo Mundai, donde el canal no tiene casi más de cuatro millas.

Noche crítica.— A las nueve de la noche estábamos casi a tres leguas al Este-cuarto-Sureste y al Este-Sureste del cabo Mundai. El viento soplaba siempre del Este, frescachón, y siendo el tiempo hermoso resolví continuar derrotando con las velas pequeñas durante la noche. Apretamos las bonetas y cogimos rizados en las gavias. Hacia las diez de la noche el tiempo comenzó a embrumarse y el viento arreció de tal modo que nos vimos obligados a izar nuestros bateles. Llovió mucho, y la noche se hizo tan negra, que a las once perdimos de vista la tierra. Media hora después, estimándome a través del cabo Mundai, hice señal de detenernos estribor a barlovento, y pasamos así el resto de la noche, cubriéndonos y descubriéndonos, según que nos estimásemos demasiado cerca de una o de otra costa.

Esta noche ha sido una de las más críticas de todo el viaje.

A las tres y media el alba nos descubrió la tierra y me puse en marcha. Gobernamos a Oeste-cuarto-Noroeste hasta las ocho, y de las ocho a mediodía, entre el Oeste-cuarto-Noroeste y el Oeste-Noroeste. El viento era siempre del Este, fresquito y muy brumoso; de vez en cuando veíamos alguna parte de la costa, pero más frecuentemente la perdíamos de vista de repente. En fin, a mediodía vimos el cabo de los Pilares y de los Evangelistas. No se veían estos últimos más que desde lo alto de los mástiles. A medida que avanzábamos del lado del cabo de los Pilares, descubríamos con alegría un horizonte inmenso que no estaba ya limitado por tierras, y una gruesa ola procedente del Oeste nos anunciaba el gran Océano. El viento no quedó al Este, pasó al Oeste-Suroeste, y corrimos al Noroeste hasta las dos y media, en que descubrimos el cabo de las Victorias al Noroeste, y el cabo de los Pilares al Sur 3° Oeste.

Salida del estrecho y descripción de esta parte.— Cuando se ha pasado el cabo Mundai, la costa septentrional se encorva en arco y el canal se abre hasta cuatro, cinco y seis leguas de anchura. Cuento cerca de diez y seis leguas del cabo Mundai al cabo de los Pilares, que termina la costa meridional del estrecho. La dirección del canal entre estos dos cabos es Oeste-cuarto-Noroeste. La costa del Sur es alta y escarpada, la del Norte está bordeada de islas y de acantilados, cuya aproximación es peligrosa; es más prudente costear la parte meridional. No sabría decir nada más

acerca de estas últimas tierras, apenas las hemos visto en algunos cortos intervalos durante los que la bruma nos permitía advertirlas en parte. La última tierra que se ve en la costa del Norte es el cabo de las Victorias, el cual parece ser de mediana altura, así como el cabo Deseado, que está fuera del estrecho, en la tierra del Fuego, cerca de dos leguas al Suroeste del cabo de los Pilares. La costa entre estos dos cabos está bordeada hasta cerca de una legua mar adentro de varios islotes o rompientes conocidos bajo el nombre de los doce Apóstoles.

El cabo de los Pilares es una tierra muy elevada, o más bien una masa de rocas, que termina en dos rocas cortadas en forma de torres, inclinadas hacia el Noroeste, y que forman la punta del cabo. A seis o siete leguas al Noroeste de este cabo se ven cuatro islotes llamados los Evangelistas; tres son rasos; el cuarto, que tiene la figura de un almiar de heno, está bastante alejado de los otros. Están al Sur-Suroeste y a cuatro o cinco leguas del cabo de las Victorias. Para salir del estrecho se puede pasar indistintamente al Norte o al Sur de él; si se quisiese entrar de nuevo, aconsejaría pasar al Sur. Conviene entonces costear meridionalmente; la del Norte está bordeada de islotes y parece cortada por grandes bahías, que podrían ocasionar errores peligrosos.

Después de las dos de la tarde los vientos variaron del Oeste-Suroeste al Oeste-Noroeste, muy frescos; estuvimos bordeando hasta ponerse el Sol, con las velas altas, a fin de doblar los doce Apóstoles. Tuvimos bastante tiempo el temor de no llegar al fin y de vernos

obligados a pasar la noche en el estrecho, lo que nos hubiera podido retener todavía más de un día; pero hacia las seis de la tarde las bordadas redoblaron, a las siete habíamos doblado el cabo de los Pilares, a las ocho habíamos dejado enteramente estas tierras y un buen viento del Norte nos hacía avanzar a toda vela en el mar occidental.

Punto de partida del estrecho de Magallanes. — Hicimos entonces una apreciación, de donde yo tomé mi punto de partida, en $52^{\circ} 50'$ de latitud austral y $79^{\circ} 9'$ de longitud occidental de París. Así es como, después de haber sufrido durante veintiséis días en puerto Galante tiempos constantemente malos y contrarios, treinta y seis horas de un buen viento, tal como jamás hubiéramos soñado, fué suficiente para conducirnos al mar Pacífico; ejemplo, que creo sea único, de una navegación sin anclar desde puerto Galante hasta la desembocadura.

Observaciones generales sobre esta navegación. — Estimo la longitud entera del estrecho, desde el cabo de las Vírgenes hasta el cabo de los Pilares, en cerca de ciento catorce leguas. Hemos empleado cincuenta y dos días en hacerlas. Repetiré aquí que desde el cabo de las Vírgenes hasta el cabo Negro (1) hemos observado constantemente que el flujo corre al Este y el reflujo al Oeste, y que las mareas son allí muy fuertes; que no son, con mucho, tan rápidas desde cabo Negro hasta puerto Galante, y que su curso es allí irregular; que, en fin, desde puerto Galante hasta cabo Quade las co-

(1) Llámale los ingleses *Punta de Purposs*. (N. de la T.)

rrientes son violentas; que no las hemos encontrado muy sensibles desde este cabo hasta el de los Pilares; pero que en toda esta parte, desde puerto Galante, las aguas están sujetas a la misma ley que las mueve desde el cabo de las Vírgenes; es decir, que el flujo corre hacia el mar del Este y el reflujo hacia el del Oeste. Debo al mismo tiempo advertir que esta aserción sobre la dirección de las mareas en el estrecho de Magallanes es absolutamente contraria a lo que los demás navegantes dicen haber observado allí a este respecto. Sin embargo, sobre esto no hay caso de tener opiniones.

Por lo demás, ¡cuántas veces hemos sentido no tener los diarios de Narborough y de Beauchesne, tal como han salido de sus manos, y vernos obligados a consultar extractos desfigurados! Además de la afectación de los autores de estos extractos en separar todo lo que puede ser útil a la navegación, se les escapa algún detalle con ella relacionado: la ignorancia de los términos del arte de que un marino está obligado a servirse, les hace tomar por palabras viciosas expresiones necesarias y consagradas que reemplazan con absurdas. Todo su fin es hacer una obra agradable a las damiselas de ambos sexos, y su trabajo acaba en componer un libro fastidioso para todo el mundo y que no es útil a nadie.

Conclusiones.— A pesar de las dificultades que hemos sufrido en el paso del estrecho de Magallanes, aconsejaré siempre preferir este derrotero al del cabo de Hornos desde el mes de septiembre hasta fines de marzo. Durante los otros meses del año, cuando las

noches son de diez y seis, diez y siete y diez y ocho horas, tomaría el partido de pasar por la mar ancha. El viento contrario y la mar gruesa no son peligrosos, en tanto no es prudente ponerse en el caso de navegar tanteando entre tierras. Se estará, sin dæda, detenido en el estrecho algùn tiempo; pero este retardo no significa ninguna pérdida. Se encuentra allí en abundancia agua, madera y conchas, a veces también muy buenos peces; seguramente no dudo que el escorbuto no haga más estragos en una tripulación que haya llegado al mar occidental doblando el cabo de Hornos que en la que haya entrado por el estrecho de Magallanes: cuando salimos de él no teníamos ningún enfermo.

FIN DEL TOMO PRIMERO