

Los grandes navegantes

del siglo XVIII



Julio Verne



Los grandes navegantes

del siglo XVIII



Julio Verne





Julio Verne nos describe las más famosas expediciones por mar. Viajaremos con La Perouse, Mungo Park, Bougainville, Cook o Maupertuis, que ayudaron a cartografiar el planeta. Redescubrir Julio Verne y embarcarse con los grandes exploradores gracias a esta increíble épica, al mismo tiempo historia de aventuras y documento histórico, que representa el descubrimiento de la Tierra.



Jules Verne

Los grandes navegantes del siglo XVIII

Historia de los grandes viajes y de los grandes viajeros - 2

ePub r1.0

Titivillus 08.08.2017

Titulo original: *Les grands navigateurs du XIIIe siècle*
Jules Verne, 1879

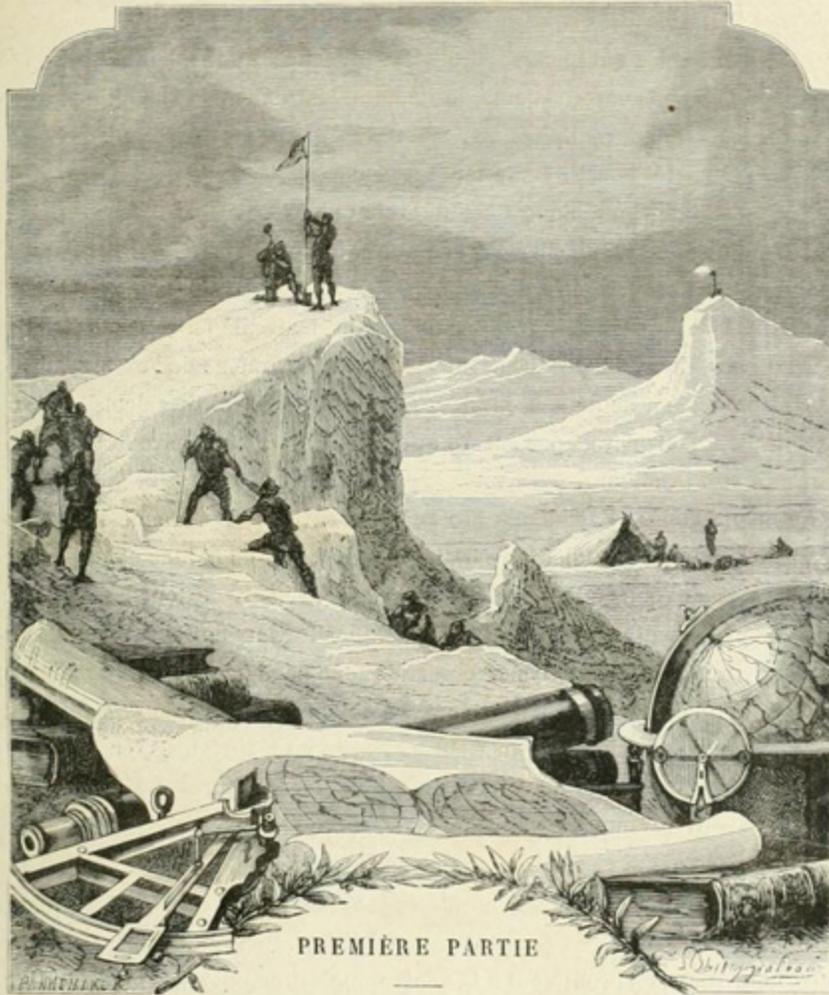
Editor digital: Titivillus
ePub base r1.2







LES GRANDS NAVIGATEURS
DU XVIII^e SIÈCLE



PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PREMIER

PRIMERA PARTE

LOS PRECURSORES DEL CAPITÁN COOK

CAPÍTULO PRIMERO

I. ASTRÓNOMOS Y CARTÓGRAFOS

Cassini, Picard y la Hire. —El meridiano y la carta de Francia. —G. Delisle y d'Anville. —La figura de la tierra. —Maupertuis en la Laponia. —La Condamine en el ecuador.

Antes de emprender el relato de las grandes expediciones del siglo XVIII, debemos señalar los inmensos progresos realizados por las ciencias durante este periodo, progresos que rectificaron una multitud de errores consagrados y que dieron una base a las tareas de los astrónomos y de los geógrafos. Para no hablar más que del objeto que nos ocupa, diremos que estos progresos modificaron radicalmente la cartografía y dieron a la navegación una seguridad desconocida hasta entonces.

Aunque Galileo ya en 1610 había observado los eclipses de los satélites de Júpiter, la indiferencia de los gobiernos, la falta de instrumentos de suficiente alcance y los errores cometidos por los discípulos del gran astrónomo italiano habían esterilizado este importante descubrimiento.

En 1668 Juan Domingo Cassini había publicado sus *Tablas de los satélites de Júpiter*, obra que indujo a Colbert a llamarle a París al año siguiente y a darle la dirección del observatorio.

En el mes de Julio de 1671 Felipe de La Hire paso a Uraniborg en la isla de Huen para hacer observaciones en el punto mismo donde había estado el observatorio de Tycho-Brahe. Allí, valiéndose de las *Tablas* de Cassini, calculó con una exactitud nunca alcanzada hasta entonces la diferencia entre las longitudes de Paris y de Uraniborg. En el mismo año la Academia francesa de Ciencias envió a Cayena al astrónomo Juan Richer para estudiar las paralajes del sol y de la luna y las distancias de Marte y de Venus a la tierra. Este viaje, que tuvo un éxito completo, produjo consecuencias inesperadas y fue la ocasión de los estudios que se emprendieron luego acerca de la figura de la tierra. Richer observó que el péndulo se retrasaba 2 minutos y 28 segundos en Cayena, lo cual probaba que la gravedad era menor en este último punto que en París. De aquí dedujeron Newton y Huyghens el achatamiento del globo en los polos; pero muy pronto las medidas de un grado terrestre dadas por el abate Picard, los estudios sobre el meridiano ejecutados por los Cassini, padre e hijo, condujeron a éstos a un resultado enteramente opuesto y les hicieron considerar la tierra como un elipsoide prolongado hacia las regiones polares, lo cual dio origen a discusiones apasionadas y a tareas inmensas que redundaron en beneficio de la geografía astronómica y matemática.

Picard emprendió la tarea de determinar el espacio comprendido entre los paralelos de Amiens y de Malvoisine, que comprende un grado y un tercio. Pero la Academia, juzgando que se podría llegar a mayor precisión calculando una distancia mayor, resolvió medir en grados toda la longitud de Francia de Norte a Sur. Eligióse para esto el meridiano que pasa por el Observatorio de París, y esta obra gigantesca de triangulación, comenzada veinte años antes de concluirse el siglo XVII, fue interrumpida, continuada, y terminada Inicia el año 1720.

Al mismo tiempo Luis XIV, aconsejado por Colbert, mandó levantar una carta de Francia. Desde 1679 a 1682 se ejecutaron viajes por diversos hombres científicos que fijaron, por medio de observaciones astronómicas, la posición de las costas del Océano y del Mediterráneo.

Sin embargo, ni estas tareas, ni las de Picard, completadas por la medida del meridiano, en las que se fijaron la latitud y la longitud de ciertas ciudades populosas de Francia, bastaron para levantar una carta de Francia. Hubo, pues, necesidad de proceder como se había procedido respecto al meridiano, cubriendo toda la extensión del país de una red de triángulos enlazados entre sí. Tal fue la base de la gran carta de Francia que tomó justamente el nombre de Cassini.

Las primeras observaciones de éste y de La Hire condujeron a los dos a marcar a Francia límites más pequeños que los que hasta entonces le habían estado asignados.

Le quitaron, dice Desborough Cooley en su *Historia de los viajes*, varios grados de longitud a lo largo de la costa occidental desde la Bretaña hasta el Golfo de Vizcaya, y le suprimieron de la misma manera cerca de un grado en las costas del Languedoc y de la Provenza. Estos cambios dieron ocasión a un chiste de Luis XIV, que cumplimentando a los académicos a su vez les dijo: «Veo con dolor, señores, que vuestro viaje me ha costado una buena parte de mi reino».

Por lo demás, los cartógrafos no habían tenido en cuenta hasta entonces las correcciones de los astrónomos.

A mediados del siglo XVII, Peiresc y Gassendi hablan corregido en las cartas del Mediterráneo una diferencia de 500 millas de distancia entre Marsella y Alejandría; pero no se hizo caso de esta rectificación hasta que el hidrógrafo Juan Matheu de Chazelles, que había ayudado a Cassini en sus tareas relativas al meridiano, fue enviado a Levante para levantar los mapas de los puertos del Mediterráneo.

Se había notado generalmente, dicen las Memorias de la Academia de Ciencias, que las cartas extendían demasiado los continentes de Europa, África y América, y restringían el gran mar Pacífico entre Asia y Europa, errores que fueron causa de otros muy singulares. Los pilotos, fijos en sus cartas, en el viaje de M. Chaumont, embajador de Luis XIV en Siam, se

equivocaron en la estima tanto a la ida como a la vuelta e hicieron más camino del que querían.

Al dirigirse desde el Cabo de Buena Esperanza a la isla de Java creían estar todavía lejos del Estrecho de la Sonda cuando se hallaron a más de 60 leguas de allí y fue preciso retroceder por espacio de dos días con viento favorable para poder entrar en el Estrecho. A la vuelta del Cabo de Buena Esperanza a Francia se encontraron en la isla de Flores, la más occidental de las Azores, cuando creían estar a más de 150 leguas al Este y tuvieron que navegar doce días más hacia el Este para llegar a las costas de Francia.

Las rectificaciones introducidas en la carta de Francia fueron grandes, coma hemos dicho arriba. Se reconoció que Perpiñán y Collioures especialmente se hallaban mucho más al Este de lo que se suponía. Por lo demás, para formarse una idea clara de estas rectificaciones basta mirar la carta de Francia publicada en la primera parte del tomo VII de las *Memorias de la Academia de Ciencias*. En esta carta tienen en cuenta las observaciones astronómicas de que acabamos de hablar, y comparándola con la antigua, trazada y publicada por Samson en 1679, se observan las modificaciones que en la nueva se introdujeron.

Cassini proclamaba con razón que la cartografía no estaba ya a la altura de la ciencia. En efecto, Samson había seguido ciegamente las longitudes de Ptolomeo, sin tener en cuenta los progresos de la astronomía; sus hijos, sus nietos, no habían hecho más que reimprimir sus cartas completándolas y los demás geógrafos seguían la rutina ya establecida. Guillermo Delisle fue el primero que construyó nuevas cartas aprovechando los datos modernos; pero desechó sistemáticamente todo lo que se había hecho en tiempo anterior. Su ardor fue tal, que a los veinticinco años había ejecutado enteramente este proyecto. Su hermano José Nicolás enseñaba astronomía en Rusia y enviaba a Guillermo materiales para sus cartas, mientras que Delisle de la Coyere, su hermano menor, visitaba las costas del mar Glacial, fijaba astronómicamente la posición de sus puntos más importantes, se embarcaba en el buque de Behring e iba a encontrar la muerte en Kamschatka. Tales fueron los tres Delisles; pero a Guillermo corresponde la gloria de haber hecho una revolución en la cartografía, pues que, dice Cooley, consiguió concertar las medidas antiguas y modernas y combinar

una más. más considerable de documentos; en vez de limitar sus correcciones a una parte del globo, las extendió al globo entero, lo que le da derecho muy positivo a ser considerado como el creador de la geografía moderna. Pedro el Grande, a su paso por París, le rindió homenaje visitándole para darle todas las noticias que poseía sobre la geografía de Rusia.

¿Hay nada más concluyente que este testimonio de un ruso? Y si los geógrafos franceses en el día van a la zaga de los de Alemania y de los de Inglaterra, ¿no es un consuelo y un estímulo saber que excedieron a todos en una ciencia en la cual trabajan para recobrar su antigua superioridad?

Delisle vivió bastante para ver los triunfos de su discípulo J. B. d'Anville. Si este último fue inferior bajo el punto de vista de la ciencia histórica a Adriano Valois, mereció su alto renombre por la corrección relativa de su dibujo y por el aspecto claro y artístico de sus cartas.

«Apenas se comprende, dice E. Desjardins en su *Geografía de la Galia Romana*, la poca importancia que se atribuye a sus obras de geógrafo, de matemático y de dibujante, y sin embargo, en estas últimas es donde ha dado principalmente la medida de su mérito incomparable. El primero que supo construir una carta por medio de procedimientos científicos fue d'Anville, y esto basta para su gloria... En el dominio de la geografía histórica mostró sobre todo una sensatez rara en la discusión y un instinto topográfico maravilloso en las identificaciones; pero hay que reconocer que no era un sabio, ni siquiera un hombre bastante versado en el estudio de los textos clásicos».

La mejor obra de d'Anville es su carta de Italia, cuyas dimensiones, hasta entonces exageradas, se prolongaban del Este al Oeste, según las ideas de los antiguos.

En 1735 Felipe Buache, cuyo nombre es bastante celebre como geógrafo, inauguraba un nuevo Método, aplicando en una carta submarina del Canal de la Mancha las curvas de nivel a la representación de los accidentes del suelo.

Diez años después, d'Après de Manneville publicaba su *Neptuno Oriental*, en el cual rectificaba las cartas de las costas de África, de China y de la India, mostrando una instrucción náutica tanto más preciosa para su

época, cuanto que era aquélla la primera obra de este género. Hasta el fin de su vida continuó perfeccionando su colección, que sirvió de guía a todos los oficiales de la marina francesa a fines del siglo XVIII.

En Inglaterra Halley ocupaba el primer puesto ente los astrónomos y los físicos, y publicó una teoría de las *Variaciones magnéticas* y una *Historia de las Monzones* que le valieron el mando de un buque para que pudiera poner su teoría en práctica.

Lo que hizo d'Après en Francia lo ejecutó también Alejandro Dalrymple en Inglaterra; solamente que sus cálculos conservaron hasta el fin algo de hipotéticos y creyó en la existencia de un continente austral. Tuvo por sucesor a Horsburgh, cuyo nombre será siempre querido de los navegantes.

Pero debemos hablar de dos expediciones importantes que debían poner fin a la cuestión de la figura de la tierra, que tan apasionadamente se discutía. La Academia de Ciencias envió una comisión compuesta de Godin, Bouguer y la Condamine a la América para medir el arco del meridiano en el Ecuador, y otra expedición semejante al Norte, cuya dirección fue confiada a Maupertuis.



«Si el achatamiento de la tierra, decía Maupertuis, no es mayor de lo que ha supuesto Huyghens, la diferencia de los grados del meridiano ya medido en Francia con los primeros grados del meridiano inmediato al Ecuador no será tanta que no pueda atribuirse a error de los observadores y a imperfección de los instrumentos. Pero si se la observa en el polo, la diferencia entre el primer grado del meridiano inmediato a la línea equinoccial y el grado 66, por ejemplo, que corta el círculo polar, será bastante grande, aun en la hipótesis de Huyghens, para que se manifieste

patentemente, a pesar de que hayan podido cometerse los mayores errores, porque esta diferencia se encontrara repetida tantas veces como grados haya en el intermedio».

El problema estaba más claramente planteado y debía recibir en el polo, lo mismo que en el Ecuador, una solución que iba a terminar el debate dando la razón a Huyghens y Newton.

La expedición partió en un buque armado en Dunkerque. Se componía, además de Maupertuis, de Clairaut, Camús y Lemonnier, académicos; del canónigo de Bayeux Outhier, del secretario Sommereux, del dibujante Herbelot y del docto astrónomo sueco Celsius.

El rey de Suecia, cuando recibió a los individuos de la comisión en Stocolmo, les dijo: «Me he encontrado en sangrientas batallas, pero más quisiera volverme a ver en la más mortífera que emprender el viaje que esta comisión va a hacer».

Seguramente no era una expedición de recreo aquel viaje, pues que los doctos comisionados iban a experimentar dificultades de toda clase, privaciones continuas y un frío excesivo. Pero ¿qué comparación tienen estas penalidades con las angustias, los peligros y las pruebas que esperaban a los navegantes polares Ross, Parry, Hall, Payer y tantos otros?

«En Tornea, en lo interior del Golfo de Botnia, casi bajo el círculo polar, las casas estaban envueltas en nieve, dice Damiron en su *Elogio de Maupertuis*. Cuando se salía de ellas, el aire parecía desgarrar el pecho; los grados del frío creciente se anunciaban por el ruido con que se abría la madera de que estaban hechas las casas. Al ver la soledad que reinaba en las calles se hubiera creído que los habitantes de la ciudad se habían muerto todos. A cada paso se encontraban personas mutiladas que habían perdido los brazos o las piernas por efecto de tan rigurosa temperatura. Y sin embargo, no era todavía en Tornea donde los viajeros debían detenerse».

Hoy, cuando son más conocidos esos lugares y cuando se sabe hasta qué punto llega el rigor del clima ártico, se puede formar una idea más justa de las dificultades que debían encontrar en él los observadores.

En julio de 1736 comenzaron sus operaciones. Más allá de Tornea no vieron sino sitios deshabitados; les fue necesario contentarse con sus propios recursos para subir montañas donde plantaban las señales que

debían formar la cadena no interrumpida de los triángulos. Divididos en dos secciones a fin de obtener dos medidas en vez de una y disminuir las probabilidades de error, después de muchas peripecias, cuya relación se encuentra en las *Memorias de la Academia de Ciencias* de 1737, y después de haber experimentado fatigas inauditas, llegaron a demostrar que la longitud del arco del meridiano comprendido entre los paralelos de Tornea y Kittis, era de 55,023 toesas y media. Así, pues, bajo el círculo polar el grado del meridiano tenía unas 1,000 toesas más de lo que había supuesto Cassini, y el grado terrestre una longitud de 377 toesas más que la que había señalado Picard entre Paris y Amiens. Así, pues, la tierra estaba considerablemente achatada en los polos, resultado que se negaron por largo tiempo a reconocer Cassini y su hijo.

*Correos de la física, argonautas novísimos,
Que atravesando montes y mares extensísimos,
Traéis de Escandinavia, sujeta a tres coronas,
Los postes y sectores, y además dos laponas:
Habéis corroborado con fatiga no escasa
Lo que ya Newton supo sin salir de su casa.*

Así se expresaba Voltaire, no sin cierta malicia; y después, haciendo alusión a las dos hermanas que Maupertuis traía consigo y una de las cuales dicen que había logrado seducirle, añadía:

*Este error es muy vulgar.
Y el único en que cayó
Yendo al círculo polar.*

«Sin embargo, dice A. Maury en su *Historia de la Academia de Ciencias*, la importancia de los instrumentos y de los métodos de que se valieron los astrónomos enviados al Norte, dio a los defensores del achatamiento de nuestro globo en los polos más razón de la que tenían en realidad; y en el siglo siguiente el astrónomo sueco Svamberg rectificaba

sus exageraciones involuntarias en una hermosa obra que publicó en lengua francesa.

Entre tanto la comisión que la Academia había enviado al Perú procedió a operaciones análogas. Componíase esta comisión de La Condamine, Bouguer y Godin, los tres académicos; de José Jussieu, regente de la facultad de medicina, encargado de la parte botánica, del cirujano Seniergues, del relojero Godin des Odonais y de un dibujante; y salió de la Rochela el 16 de Mayo de 1635.

La comisión llegó a Santo Domingo, donde hizo algunas observaciones astronómicas; pasó después a Cartagena y Puertobello, atravesó el istmo de Panamá y desembarcó el 9 de marzo en 1636 en Manta, tierra del Perú.

Allí Bouguer y La Condamine se separaron de sus compañeros y estudiaron la marcha del péndulo, y luego por camino diferente se dirigieron a Quito.

La Condamine siguió la costa hasta el río de las Esmeraldas y levantó la carta de todo aquel país, que atravesó a costa de fatigas infinitas.

Bouguer se dirigió por el Sur hacia Guayaquil, atravesando bosques pantanosos, y llegó a Caracol, al pie de la cordillera, tardando siete días en atravesarla. Era aquél el mismo camino que antiguamente había seguido Pedro de Alvarado, y en el cual habían perecido setenta de los que acompañaban a este viajero y especialmente los tres primeros españoles que habían Intentado penetrar en el país. Bouguer llegó a Quito el 10 de Junio. Aquella ciudad tenía entonces de treinta a cuarenta mil habitantes; un obispo, presidente de la audiencia, muchas comunidades religiosas y dos colegios. La vida era allí barata y solo las mercancías extranjeras tenían precios extravagantes, hasta el punto de que una copa de cristal valía de 18 a 20 francos. Los doctos comisionados subieron el Pichincha, monte inmediato a Quito, con un volcán cuyas erupciones han sido más de una vez fatales a esta ciudad, pero no tardaron en conocer que debían renunciar a llevar a tanta altura los triángulos de su meridiano y tuvieron que contentarse con poner señales en las diversas colinas.

«Casi todos los días, dice Bouguer en la Memoria que leyó a la Academia de Ciencias, se ve en la cima de esas mismas montañas un fenómeno extraordinario que debe ser tan antiguo como el mundo, y del

cual aparentemente nadie antes que nosotros ha sido testigo. La primera vez que le observamos estábamos todos juntos en una montaña llamada Pambamarca. Una nube que nos rodeaba, y que no se disipó, nos dejó ver el sol, que se levantaba muy resplandeciente. La nube pasó al otro lado y estaba a treinta pasos de nosotros cuando vimos nuestras respectivas sombras proyectadas en ella, y cada uno de nosotros no veía más que la suya porque la nube no ofrecía una superficie unida. La corta distancia permitía distinguir todas las partes de la sombra: se veían las piernas, los brazos, la cabeza; pero lo que más nos admiró fue que la última parte estaba adornada de una gloria o aureola formada de tres o cuatro coronas concéntricas de un color muy vivo, cada una con las mismas variedades que el arco iris, siendo el color rojo el de la parte exterior. Los intervalos entre estos círculos eran iguales y el último círculo era el más débil en intensidad. En fin, a una gran distancia vimos un gran círculo blanco que rodeaba el todo. Era como una especie de apoteosis del espectador».

Como los instrumentos que usaban no tenían la precisión de los modernos y estaban sujetos a los cambios de temperatura, fue preciso proceder con el mayor cuidado y la más minuciosa atención para que los errores pequeños del cálculo, multiplicándose no acabaran por causar errores considerables. Así en sus triángulos Bouguer y sus compañeros, cuando habían observado dos ángulos, jamás deducían de esta observación el tercero, sino que observaban directamente los tres.

Después de haber obtenido en toesas la medida del camino que habían recorrido, faltaba descubrir qué parte de la circunferencia de la tierra formaba este espacio; pero no podía resolverse esta cuestión sino por medio de observaciones astronómicas.

Después de varios obstáculos, cuyos pormenores no podemos describir aquí, y a fuerza de observaciones curiosas, entre otras la derivación que la atracción de los montes imprimía al péndulo, llegaron a deducciones que confirmaron plenamente el resultado de la misión de Laponia. No todos volvieron a Francia al mismo tiempo. Jussieu continuó durante varios años todavía sus investigaciones de historia natural; y La Condamine eligió para volver a Europa la vía del río de las Amazonas, viaje importante, acerca del cual tendremos ocasión de hablar después.

II. LA GUERRA DE CORSO EN EL SIGLO XVIII

Viaje de Wodd-Rodgers. — Aventuras de Alejandro Selkirk. — Las Islas de los Galápagos. — Puerto Seguro. — Regreso a Inglaterra. — Expedición de Jorge Anson. — La Tierra de los Estados. — La Isla de Juan Fernández. — Tiñan. — Macao. — La toma del galeón. — El río de Cantón. — Resultado del crucero.

Ardía la guerra de sucesión en España, y ciertos armadores de Bristol, resolvieron entonces tripular algunos buques para apoderarse de las naves españolas en el Océano Pacífico y arrasarse las costas de la América del Sur. Los dos buques elegidos, llamados el *Duque* y la *Duquesa*, bajo el mando de los capitanes Rodgers y Courtney, fueron armados con cuidado y provistos de todo lo necesario para tan largo viaje. El celebre Dampier, que se había adquirido tanta reputación por sus correrías aventureras y sus piraterías, no se creyó rebajado con aceptar el título de primer piloto. Aunque esta expedición fue más rica en resultados materiales que en descubrimientos geográficos, la relación que de ella se hizo contiene particularidades curiosas que merecen ser consignadas.

El 2 de agosto de 1708, el *Duque* y la *Duquesa* salieron de la rada de Bristol. Primera observación interesante: durante todo el viaje estuvo a disposición de la tripulación un registro en el que debían consignarse todos los acontecimientos de la campaña, a fin de que pudieran repararse los

menores errores y las más pequeñas omisiones antes que se alterase el recuerdo de los sucesos.

Nada hay que decir sobre este viaje hasta el 22 de diciembre. Aquel día se descubrieron las islas Falkland, que pocos navegantes habían reconocido hasta entonces. Rodgers no atracó a ellas; se contenta con decir que la costa presenta el mismo aspecto que la de Portland, aunque es más baja.

«Todas las laderas, añade, tenían la apariencia de un buen terreno; su pendiente esta poblada de árboles y las orillas del mar no dejan de tener buenos puertos».

Estas islas, sin embargo, no poseen un solo árbol, y los buenos puertos son raros en ellas, como lo veremos más adelante. De aquí se deduce la desconfianza que hay que tener en los datos que debemos a Rodgers. Por eso los navegantes han hecho muy bien en no fiarse de ellos.

Después de haber pasado de aquel archipiélago, los dos buques pusieron la proa al Sur y penetraron en aquella dirección hasta los $60^{\circ} 58'$, de latitud. Allí el sol no abandonaba el horizonte; el frío era vivo y la mar tan gruesa, que la *Duquesa* experimentó algunas averías. Los principales oficiales de los dos buques, reunidos en consejo, juzgaron que no era prudente penetrar más al Sur, e hicieron rumbo al Oeste. El 15 de enero de 1709 observaron que habían doblado el Cabo de Hornos, y que habían entrado en el mar del Sur.

En aquella época casi todas las cartas daban una posición diferente a la isla de Juan Fernández. Por esta razón, Wood-Rodgers, que quería recalar en ella para hacer aguada y proporcionarse un poco de carne fresca, la encontró casi sin buscarla.

El 1.º de febrero echó a la mar una chalupa para buscar un fondeadero, y mientras que esperaba su vuelta, se observó una grande hoguera en la playa. ¿Era que habían llegado a aquel paraje algunos buques españoles o franceses? ¿Sería necesario dar una batalla para proporcionarse el agua y los víveres que hacían falta?

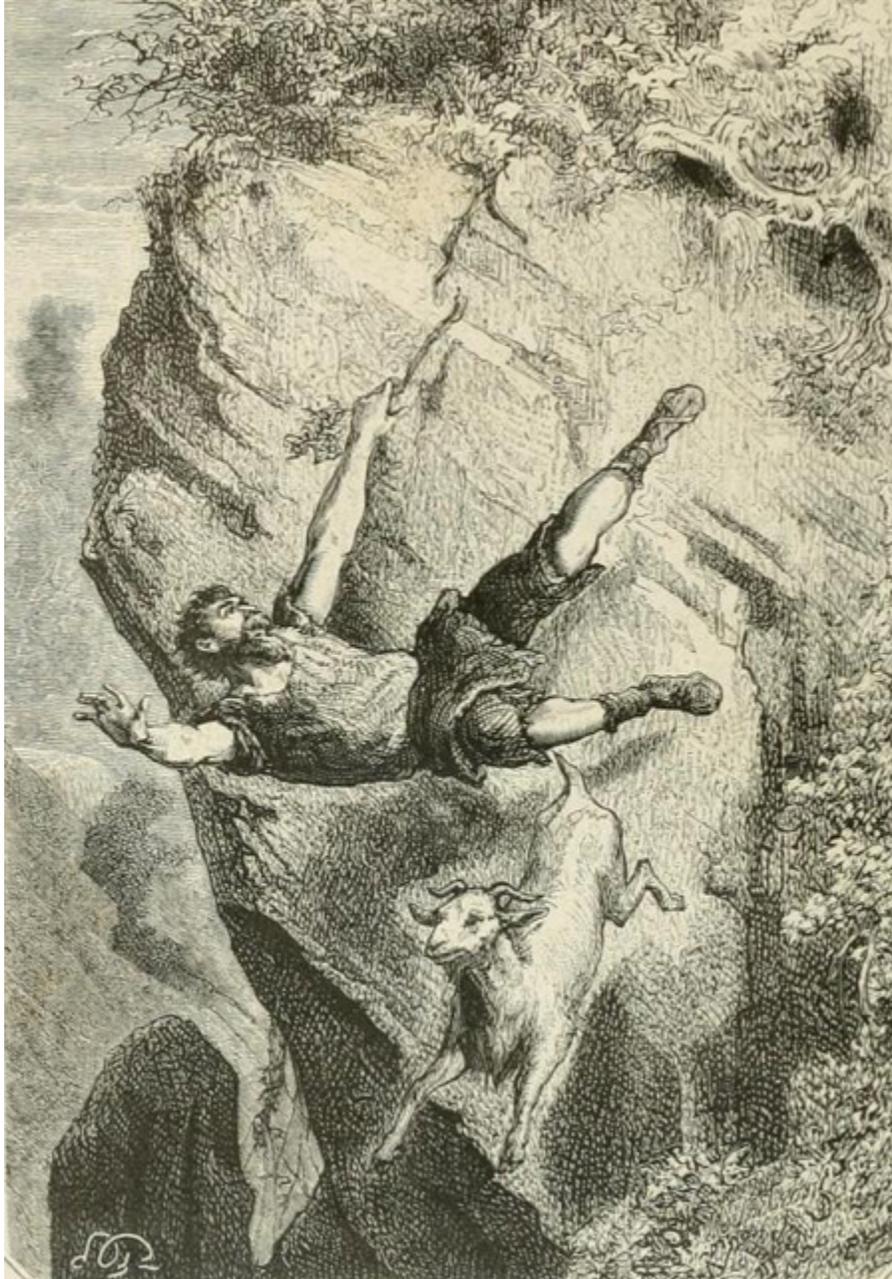
Durante la noche se tomaron todas las disposiciones necesarias para este objeto; pero por la mañana, no se advirtió que hubiera ningún buque a la vista. Ya se creía que el enemigo se había retirado, cuando la llegada de la

chalupa vino a sacarles a todos de la incertidumbre, conduciendo un hombre vestido de pieles de cabra y con la cara más salvaje que su vestido.

Era un marinero escocés, llamado Alejandro Selkirk, que, a consecuencia de una disputa con su capitán, había sido abandonado cuatro años y medio antes en aquella isla desierta. La hoguera que había llamado la atención había sido encendida por él.

Selkirk, durante su residencia en la isla de Juan Fernández, había visto pasar muchos buques; pero dos solamente, que eran españoles, habían fondeado allí. Descubierta por los marineros, que dispararon contra él sus fusiles, no había logrado librarse de la muerte sino por su agilidad, que le permitió trepar a un árbol y ocultarse entre sus ramas.

«Había sido abandonado en tierra, dice la relación, con sus vestidos, su cama, un fusil, una libra de pólvora, balas, tabaco, un hacha, un machete, una caldera, una Biblia y algunos otros libros de devoción, sus instrumentos y sus libros de marina. El pobre Selkirk proveyó a sus necesidades lo mejor que le fue posible; pero durante los primeros meses le costó mucho vencer la tristeza y el horror que le causaban su espantosa soledad. Construyó dos cabañas, a cierta distancia una de otra, con palos de mirto-pimiento, y las cubrió con una especie de junco, forrándolas en el interior con pieles de cabra, que mató a medida que tuvo necesidad de hacerlo y mientras le duró la pólvora. Cuando ésta se iba concluyendo, encontró el medio de hacer fuego con dos trozos de madera de pimiento, frotándolos uno con otro... Luego que se le concluyó la pólvora, cogía las cabras a la carrera, y se había hecho tan ágil a fuerza de este continuo ejercicio, que corría por los bosques, las rocas y las colinas, con una ligereza increíble. Tuvimos la prueba de esto cuando fuimos con él de caza, porque adelantaba y cansaba a nuestros mejores corredores y a un perro excelente que teníamos a bordo; así pronto alcanzó las cabras que quería y nos las trajo a cuestas. Nos dijo que un día, persiguiendo a una cabra, con mucho ardor, llegó a cogerla al borde de un precipicio oculto entre la maleza, y cayó con ella al fondo. Quedó tan aturdido de la caída, que perdió el conocimiento, y cuando recobró los sentidos, encontró la cabra muerta debajo de él.



Allí estuvo veinticuatro horas, y le costó gran trabajo volverá a su cabaña, que distaba una milla, y de la cual no pudo salir en diez días. Algunas plantas de nabos, sembrados por la tripulación de algún buque, coles y pimienta de la Jamaica, servían a aquel hombre abandonado, para sazonar sus alimentos. Cuando sus zapatos y sus vestidos se destruyeron, lo que no tardó en suceder, los reemplazó con pieles de cabra por medio de un clavo que empleaba como aguja. Cuando se gastó su cuchillo, hizo otro con

círculos de barrica que había encontrado en la orilla. Había perdido de tal modo la costumbre de hablar, que le costaba trabajo hacerse comprender. Rodgers le embarcó y le nombró contra maestre de su buque.

Selkirk no había sido el primer marino abandonado en la isla de Juan Fernández. Quizá se recordará que Dampier había recogido allí un desgraciado de la costa de los Mosquitos, abandonado de 1681 a 1684, y la relación de las aventuras de Shart y de otros filibusteros cuenta que el único sobreviviente de la tripulación de un buque naufrago en aquellas costas, vivió en la isla cinco años, hasta que otro buque pasó y le recogió. Las desgracias de Selkirk han sido referidas por un escritor moderno, Saintine, en la novela titulada ¡Solo!

Los dos buques dejaron la isla de Juan Fernández el 14 de febrero, y comenzaron su curso contra los españoles. Rodgers se apoderó de Guayaquil, de donde sacó un grueso rescate y capturó varios buques que le dieron más prisioneros que plata.

De toda aquella parte de su viaje, de la cual no tenemos necesidad de hablar solo citaremos algunos pormenores sobre la isla de Gorgona, donde observó una especie de monos, a la cual por su excesiva lentitud se ha dado el nombre de *perezosos*; sobre Tecamez, cuyos habitantes armados de flechas envenenadas y de fusiles, rechazaron a su gente con pérdidas; y sobre las islas de los Galápagos, situada a 2° de latitud Norte. Este archipiélago, según Rodgers, es numeroso; pero de las cincuenta islas, poco más o menos que le componen, no encontró más que una que tuviese agua dulce. En ella vio gran número de tórtolas, de tortugas de mar y de galápagos de un tamaño extraordinario; por eso los españoles dieron este nombre al archipiélago. Además vio perros marinos muy temibles, de los cuales uno tuvo la audacia de atacarle.

«Estaba yo en la playa, dice, cuando salió del agua con la boca abierta, y tanta celeridad y ferocidad como el perro más furioso que hubiera roto su cadena. Tres veces me atacó; yo le di tres lanzadas en el pecho, haciéndole otras tantas heridas que le obligaron a retirarse con horribles gritos. Enseguida, volviéndose hacia mí, se detuvo para gruñir y mostrarme los dientes. No hacía veinte y cuatro horas que un hombre de mi tripulación había estado a punto de ser devorado por uno de estos animales».



En el mes de diciembre Rodgers se retiró con un galeón de Manila, que había capturado, a Puerto Seguro, en la costa de California. Varios de sus marineros penetraron en el interior y vieron muchos árboles altísimos; pero no observaron la menor apariencia de cultivo, aunque el humo de muchos hogares les indicó que el país estaba poblado.

«Los habitantes, dice el abate Prévost en su *Historia de los Viajes*, eran derechos y de estatura imponente; pero mucho más negros que ninguno de

los indios que él había visto en el mar del Sur. Tenían el pelo largo, negro y lacio y les llegaba hasta los muslos. Los hombres iban desnudos; pero las mujeres llevaban hojas de árboles o una especie de tela que parecía tejida de hojas o de pieles de animales o de plumas de aves... Algunos se adornaban con collares y brazaletes de cuentas de madera y de conchas; otros tenían al cuello pequeñas bayas rojas y perlas, que no saben sin duda perforar, pues que estaban entalladas alrededor y unidas una a otra con un hilo. Este adorno les parecía tan bello, que se negaban a recibir los collares de abalorio de los ingleses. Su afición mayor era a los cuchillos y a los instrumentos que sirven para el trabajo».

El *Duque* y la *Duquesa* salieron de Puerto Seguro, el 12 de enero de 1720, y llegaron a la isla Guajam, una de las Marianas, dos meses después. Tomaron víveres, y pasando por los estrechos de Bhutan y de Saleyer, arribaron a Batavia. Allí tuvieron que recalar, y después de haber visitado esta ciudad y el cabo de Buena Esperanza, donde recalaron forzosamente al cabo de algún tiempo, entraron en las Dunas el 1.º de octubre.

Aunque Rodgers no da pormenores de las inmensas riquezas que trajo a Europa se puede formar de ellas una idea oyéndole hablar de las barras de la vajilla de oro y plata y de las perlas de que dio cuenta a sus felices armadores.

El viaje del almirante Anson, de que vamos a hacer ahora una relación, pertenece también a la categoría de las guerras de corso; pero cierra la serie de estas expediciones piráticas que deshonraban a los vencedores sin arruinar a los vencidos. Aunque Anson tampoco añadió ninguna cosa nueva a la geografía, su relación está sembrada de reflexiones juiciosas y de observaciones interesantes sobre regiones poco conocidas, las cuales son debidas, no al capellán de la expedición Ricardo Walter, como indica el título, sino a Benjamin Robins, según dicen las Anécdotas Literarias de Nichol.

Jorge Anson nació en 1697, en el condado de Stafford. Marino desde su infancia, no tardó en hacerse notable. Tenía ya la reputación de hábil y afortunado capitán cuando en 1736 recibió el mando de una escuadra compuesta del *Centurion*, de 60 cañones; el *Cloesler*, de 50; el *Severo*, de la misma fuerza; la *Perla*, de 40 cañones, y el *Wager* de 28, además de la

chalupa *Trial*, y de dos buques de transporte para víveres y municiones. Esta escuadra, que contaba 1,460 hombres de tripulación, recibió además un refuerzo de 470 soldados de infantería de marina.

La expedición salió de Inglaterra el 18 de setiembre de 1740, pasó por la isla de la Madera, después por la de Santa Catalina en la costa del Brasil, luego por la bahía de San Julian y atravesó el estrecho de Lemaire.

«Por espantoso que sea el aspecto de la Tierra del Fuego, dice la relación, el de la Tierra de los Estados tiene algo más de horrible. No presenta más que una serie de rocas inaccesibles, erizadas de puntas agudas de una altura prodigiosa, cubiertas de una nieve eterna y rodeadas de precipicios. En fin, la imaginación no puede figurarse nada más triste, ni más agreste que esta costa».

Apenas salieron del estrecho los últimos buques de la escuadra, cuando una serie de ventarrones, de ráfagas y de borrascas hizo confesar a los marineros más expertos que todo lo que habían llamado antes tempestad no era nada en comparación de aquello. Duró aquel tiempo tan espantoso siete semanas sin interrupción; inútil es preguntar si los buques experimentaron averías, ni si perderían marineros arrebatados por las olas, y diezmados por las enfermedades que en breve se desarrollaron a consecuencia de la humedad constante y de los malos alimentos.

Dos buques, el *Severo* y la *Perla*, zozobraron, y otros cuatro se perdieron de vista. Anson no pudo detenerse en Valdivia, fijada como punto de reunión para el caso de separación forzosa. Llevado por el viento y la mar mucho más allá, no le fue posible detenerse sino en la isla de Juan Fernández, adonde llegó el 9 de junio. El *Centurion* tenía gran necesidad de esta recalada, porque habían perecido ochenta hombres de su tripulación, se le había concluido el agua, y el escorbuto había debilitado de tal modo a los marineros, que apenas había diez en estado de hacer guardias. Otros tres buques que se hallaban en igual estado llegaron en breve al mismo punto.

Fue preciso ante todo rehacer las tripulaciones debilitadas, y reparar las averías mayores de los buques. Anson desembarcó a los enfermos y los instaló en la playa, en una especie de hospital que cuidó de abrigar contra los vientos reinantes. Después, a la cabeza de los más valientes, recorrió la isla en todas direcciones, para levantar el plano de sus radas y costas. Según

su relación, el mejor fondeadero sería la bahía de Cumberland. La parte Sudeste de Juan Fernández (pequeña isla que no tiene más de 5 leguas de longitud, por 2 de anchura) es árida, pedregosa, desnuda de árboles, y el terreno bajo y fuertemente unido en comparación con la parte septentrional. Los berros, la verdolaga, las acederas, los nabos y los rábanos de Sicilia, crecían allí en abundancia, así como la avena y el trébol. Anson hizo sembrar zanahorias y lechugas y plantar huesos de ciruelas, albaricoques y melocotones. No tardó en observar que el número de cabras y machos cabrios que habían dejado los filibusteros en aquella isla, y que al principio se habían multiplicado maravillosamente, era ya mucho menor. Los españoles para quitar este recurso precioso a sus enemigos, habían desembarcado gran cantidad de perros hambrientos, que dieron caza a las cabras y devoraron tan gran número, que apenas quedaban doscientas en aquella época.

El jefe de escuadra (así se llama a Anson en toda la relación del viaje) hizo reconocer la isla de Mas-a-Fuera, que está a 25 leguas de distancia de Juan Fernández. Es más pequeña, pero también más frondosa, y tiene más agua y más número de cabras.

A principios de diciembre las tripulaciones habían recobrado ya bastante fuerza para permitir a Anson pensar en la ejecución de sus proyectos de corso contra los españoles. Primero se apoderó de varios buques cargados de mercancías preciosas y de barras de oro, y luego quemó la ciudad de Paita. Los españoles calcularon sus pérdidas en esta ocasión en millón y medio de pesetas.

Anson pasó después a la bahía de Quibo, cerca de Panamá, a fin de acechar el paso del galeón, que todos los años llevaba las riquezas de Filipinas a Acapulco. Allí, si los ingleses no vieron ningún buque, encontraron cerca de algunas miserables cabañas, grandes montones de conchas de hermoso nácar, que los pescadores de Panamá dejaban en aquellos parajes durante el verano. Entre las provisiones abundantes en aquel sitio, merecen citarse las tortugas francas, que pesan de ordinario 200 libras, y cuya pesca se hacía de un modo singular. Cuando se veía una tortuga dormida flotar en la superficie del mar, un buen nadador se sumergía a algunas toesas, subía después a la superficie, y tomando la

concha hacia la cola, se esforzaba en hundir la tortuga. Ésta, despertándose, se removía, y aquel movimiento bastaba para sostener a ella y al hombre, hasta que una embarcación acudía a recogerlos a los dos. Anson, después de cruzar en vano por aquellos sitios, tuvo que quemar tres barcos españoles que había apresado y armado. Repartió la tripulación y el cargamento entre el *Centurion* y el *Glocester*, únicos buques que le quedaban; y el 6 de mayo de 1742, resolvió pasar a las costas de China, donde esperaba encontrar refuerzos y refrescos. Más para aquella travesía que contaba hacer en sesenta días, tuvo necesidad de emplear cuatro meses. A consecuencia de una violenta tempestad, el *Glocester*, que hacia mucha agua y no podía ser manejado por una tripulación escasa, hubo de ser quemado después de trasladados la plata y los víveres al *Centurion*, último resto de aquella escuadra magnífica, que apenas hacia dos años había salido de las costas de Inglaterra.

Arrojado Anson fuera de su rumbo, y muy lejos hacia el Norte, descubrió el 26 de agosto las islas de Atanacan y de Senigan. Al día siguiente las de Saipan, Tiñan y Añigan, que forman parte del archipiélago de las Marianas. Un sargento español, a quien capturó en aquellos sitios en un pequeño barco, le dijo que la isla de Tiñan estaba inhabitada, y que tenía en abundancia vacas, aves y frutas excelentes, como naranjas, cidras, cocos, arboles del pan, etc. En ninguna parte podía recalar mejor el *Centurion* cuya tripulación no contaba más que setenta y un hombres, debilitados por las privaciones y enfermedades, y únicos sobrevivientes de los dos mil que tripulaban la escuadra a su salida.

«El terreno de esta isla, dice la relación, es seco y un poco arenoso, lo cual hace que el césped de los prados y de los bosques sea más fino y más unido de lo que es ordinariamente en los climas cálidos. El país se va levantando insensiblemente desde la aguada de los Ingleses hasta el centro de la isla; pero antes de llegar a su mayor altura, se encuentran muchos barrancos, cubiertos de un trébol fino, entremezclado de diferentes especies de flores, y con hermosos árboles de excelentes frutos... Los animales, que durante la mayor parte del año son los únicos dueños de esta hermosa residencia, forman parte de sus bellezas novelescas y contribuyen mucho a darle un aspecto maravilloso. A veces se ven vacadas de mil cabezas pacer

en una gran pradera; espectáculo tanto más singular, cuanto que todos aquellos animales son de color blanco de leche, a excepción de las ovejas, que ordinariamente son negras. Aunque la isla está desierta, los gritos continuos y la vista de gran número de animales domésticos que corren en grandes rebaños por los bosques, suscitan ideas de granjas y de poblaciones».

¡Cuadro verdaderamente encantador! ¿No le habrá prestado su autor atractivos que no existían más que en su imaginación? Después de tan largo crucero y de tantas tempestades, no es de extrañar que los grandes bosques, la exuberancia de la vegetación y la abundancia de la vida animal, hicieran una profunda impresión en el ánimo de los compañeros de Anson. Por lo demás, pronto veremos si sus sucesores en Tiñan quedaron tan maravillados como él.

Anson no dejaba de estar un poco alarmado. Había recompuesto su buque, es verdad; pero quedaban en tierra muchos enfermos para restablecerse definitivamente, y no tenía a bordo sino un pequeño número de marineros. Siendo de coral el fondo de la bahía, tuvo que tomar precauciones para asegurar los cables; más a pesar de todo, en el momento de la luna nueva, vino un viento impetuoso sobre el buque. Las áncoras resistieron; pero no sucedió lo mismo con las guindalezas, y el *Centurion* fue impulsado a alta mar. Los truenos no cesaban y la lluvia caía con tal violencia, que desde la tierra no se oían siquiera las señales de socorro que partían desde el buque. Anson, la mayor parte de los oficiales y una gran parte de la tripulación, en número de ciento trece individuos, se habían quedado en tierra y se hallaban privados del único medio que tenían de salir de Tiñan.

El desconsuelo fue extremo, y la consternación indecible. Pero Anson, hombre enérgico y fecundo en recursos, contuvo en breve la desesperación de sus compañeros. Les quedaba una barca, la que habían tomado a los españoles, y tuvo el pensamiento de prolongarla para que pudiera contener a todos con las provisiones necesarias para llegar a China. Pero diez y nueve días después el *Centurion* volvió; los ingleses se embarcaron el 21 de octubre, y no tardaron en llegar a Macao. Después de dos años, época de su

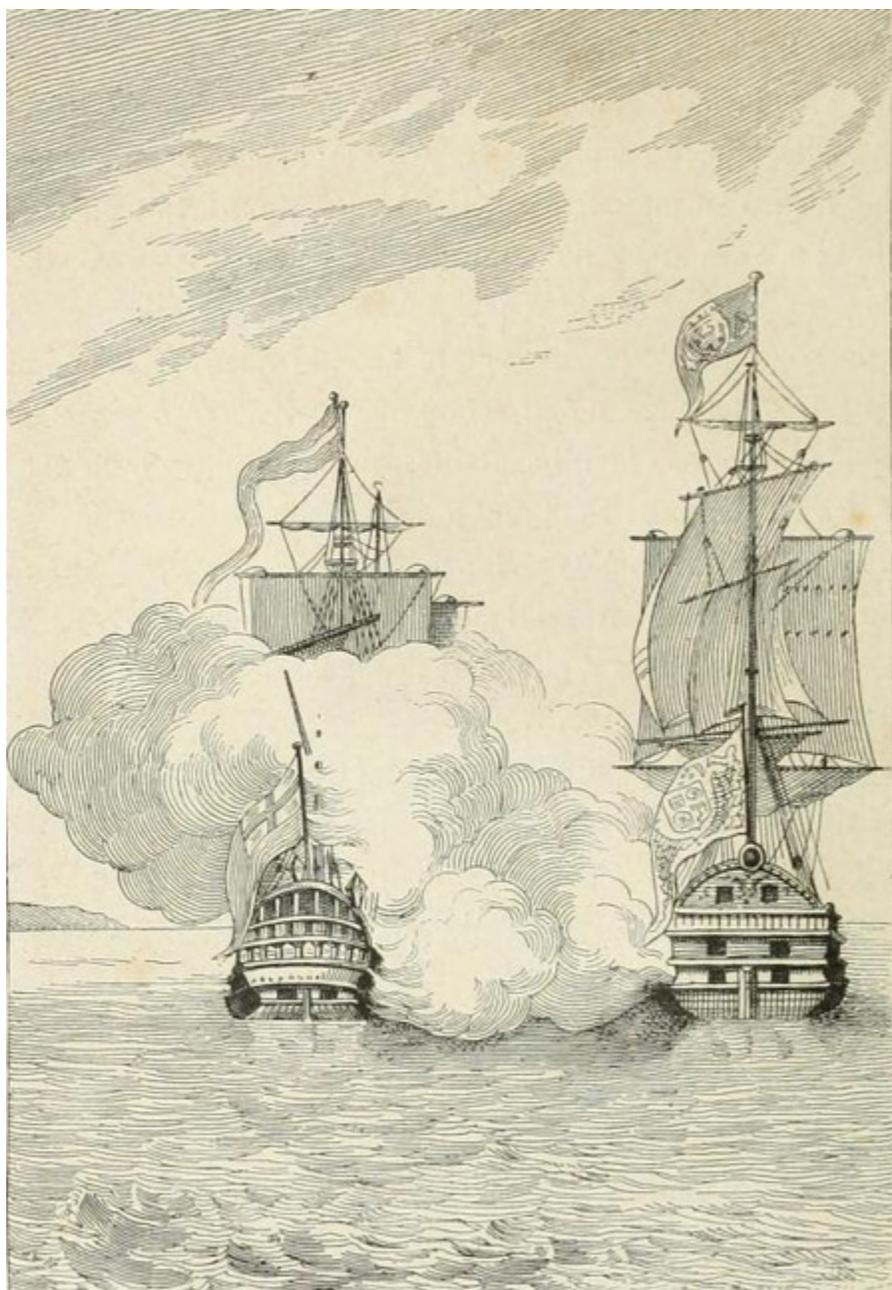
salida de Inglaterra era la primera vez que recalaban en un puerto amigo y civilizado.

«Macao, dice Anson, en otro tiempo rica muy poblada y capaz de defenderse contra los gobernadores chinos de las cercanías, está muy decaída de su antiguo esplendor. Aunque continúa habitada por portugueses y mandada por un gobernador nombrado por el rey de Portugal, está a la disposición de los chinos que pueden sitiaria por hambre y hacerse dueños de ella. Por eso el gobernador portugués se guarda muy bien de incomodarles».

Fue preciso que Anson escribiese una carta altanera al gobernador chino para obtener permiso para comprar a precio muy alto los víveres y los objetos de que tenía necesidad. Después anunció públicamente su viaje para Batavia, y se hizo a la vela el 19 de abril de 1743. Pero en vez de dirigirse a la posesión holandesa, tomó el rumbo para las Filipinas esperando durante muchos días al galeón que volvía de Acapulco después de haber vendido allí a buen precio su cargamento. Generalmente estos buques llevaban cuarenta y cuatro cañones y más de quinientos hombres de tripulación. Anson no tenía más que doscientos marineros, de los cuales treinta eran grumetes; pero la desproporción de la fuerza no podía detenerle ante el cebo de aquella riqueza, y la codicia de su gente le respondía de su valor.

«Un día dijo Anson a su despensero, ¿por que no me sirve usted carne de esos carneros que hemos comprado en China? ¿Se han concluido todos? —Perdone usted mi comandante, respondió el despensero; quedan todavía dos; pero quería conservarlos para dar de comer al capitán del galeón que buscamos».

Así pues, nadie, ni siquiera el despensero, dudaba del buen éxito de la empresa. Por lo demás, Anson tomó hábilmente sus disposiciones y supo compensar el pequeño número de su gente con su movilidad. El combate fue vivo. Las esteras de que estaban cubiertos los parapetos del galeón se incendiaron y las llamas se levantaron hasta la altura del palo de mesana. Los españoles, teniendo a la vez dos enemigos que combatir, se rindieron después de una lucha de dos horas que les costó setenta y siete muertos y ochenta y cuatro heridos.



La presa era rica: 1313,843 monedas de a dos duros cada una y 35,682 onzas de plata en barras, además de una partida de cochinilla y algunas otras mercancías de menos valor en comparación de la plata. Esta presa, unida a las demás, completaba una suma de 400,000 libras esterlinas sin comprender los buques y las mercancías que la escuadra inglesa había quemado o destruido a los españoles. Y que no podían calcularse en menos de 600,000 libras.

Anson volvió al río de Cantón con su presa y la vendió muy barata, por 6,000 pesetas, saliendo el 10 de diciembre y entrando en la rada de Spithead el 15 de junio de 1744 después de una ausencia de tres años y nueve meses. Su entrada en Londres fue triunfal. Treinta y dos carros llevaban los 40 millones de reales, de sus muchas presas, marchando al son de tambores y trompetas entre el ruido y las aclamaciones de la multitud. Anson y sus oficiales y marineros se repartieron aquellas riquezas, y ni el rey mismo tuvo derecho a tomar parte en esta distribución.

Poco tiempo después de su llegada a Inglaterra, Anson fue nombrado contralmirante y recibió varios mandos de importancia. En 1747 se apodero del marqués de la Jonquiere-Taffanel después de una lucha heroica. Nombrado primer ministro del almirantazgo y almirante después de esta hazaña, protegió en 1758 la tentativa, de desembarco que hicieron los ingleses cerca de Saint-Malo, y murió en Londres poco tiempo después de su vuelta.

CAPÍTULO II

LOS PRECURSORES DEL CAPITÁN COOK.

I. Roggewein. —Lo poco que se sabe de él. —Lo incierto de sus descubrimientos. —La Isla de Pascuas. —Las islas Perniciosas. —Las Bauman. —Nueva-Bretaña. —Llegada a Batavia. —Byron. —Recaladas en Río Janeiro y en Puerto-Deseado. —Entrada en el estrecho de Magallanes. —Las islas Falkland y el Puerto-Egmont. —Los habitantes de la Tierra del Fuego. —Mas-á-Fuera. —Las Islas del Desengaño. —Las Islas del Peligro. —Tiñan. —Vuelta a Europa.

En el año 1669 el padre de Roggewein presentó a la compañía de las Indias Occidentales de Holanda una Memoria en la cual solicitaba tres bajeles para hacer descubrimientos en el Océano Pacífico. Su proyecto fue acogido favorablemente; pero se enfriaron después las relaciones entre la España y la Holanda, y esto obligó al gobierno holandés a renunciar por entonces a la expedición. Roggewein al morir hizo prometer a su hijo Jacobo que proseguiría la ejecución del plan que había concebido.

Circunstancias independientes de su voluntad impidieron por largo tiempo a Jacobo Roggewein cumplir su promesa, y solo después de haber navegado por los mares de la India y después de haber sido consejero del tribunal de Justicia de Batavia le vemos solicitar de la compañía de las Indias Occidentales lo mismo que había solicitado su padre. ¿Qué edad podía tener Roggewein en 1721? ¿Cuáles eran sus títulos para el mando de una expedición de descubrimiento? No se sabe nada de esto. La mayor parte

de los diccionarios geográficos no le dedican más que dos líneas, y Fleurieu, que en un estudio muy bueno y erudito ha tratado de fijar los descubrimientos del navegante holandés, no ha podido descubrir nada sobre este punto.

Hay más. no fue él sino un alemán llamado Behrens quien escribió la relación de su viaje; por lo cual deben atribuirse más al narrador que al navegante las oscuridades, las contradicciones y la falta de precisión que en ella se advierten. Parece también con frecuencia, cosa que, sin embargo, es inverosímil, que Roggewein no estaba al corriente de los viajes y descubrimientos de sus predecesores, ni de sus contemporáneos.

Ea 21 de agosto de 1721 tres buques salieron del Texel mandados por Roggewein; el *Águila*, de treinta y seis cañones y ciento once hombres de tripulación; el *Tienhoven*, de veintiocho cañones y cien hombres, capitán Jacobo Bauman, y la galera *Africana*, de catorce cañones y sesenta hombres, capitán Enrique Rosenthal. La navegación por el Atlántico no ofrece ninguna particularidad interesante. Después de haber tocado en Rio, se puso en demanda de una isla que llama Auke's Magdeland y que debe ser la tierra de la Virgen, la Virginia de Hawkins, el archipiélago de las Falkland o las Malvinas, como no sea la Georgia Austral. Aunque estas islas eran entonces muy conocidas, sin duda los holandeses no tenían todavía nociones bastante seguras sobre su posición, porque, después de haber abandonado el propósito de buscar las islas Falkland, se pusieron a buscar las de San Luis de los Franceses, sin echar de ver que era el mismo archipiélago.

Por lo demás, hay pocas tierras que hayan llevado más nombres que éstas, pues se llamaron también islas de Pepys, islas de Conti e islas de otros que no citamos no siendo difícil llegar hasta la docena en materia de nombres.

Roggewein, después de haber descubierto, o mejor dicho, divisado a lo lejos, bajo el paralelo del estrecho de Magallanes, y a 8 leguas de la costa, una isla de 200 leguas de circuito, a la cual llamó Bélgica Austral, embocó por el estrecho de Lemaire, cuyas corrientes le llevaron al Sur hasta los sesenta grados y medio de latitud; luego tocó en la costa de Chile y ancló delante de la isla de la Mocha que encontró abandonada y después pasó a la

isla de Juan Fernández, donde recogió el *Tienhoven*, del que se había separado desde el 21 de diciembre.

Los tres buques salieron de Juan Fernández antes de fin de marzo e hicieron rumbo al oeste Noroeste en la dirección en donde debía encontrarse la tierra descubierta por Davis y entre el veintisiete y el veintiocho grados de latitud Sur; y después de varios días de investigación llegaron el 6 de abril de 1722 a la vista de una isla a la cual Roggewein dio el título de islas de Pascuas.

No nos detendremos sobre las dimensiones exageradas que el navegante holandés da a esta tierra, ni sobre las observaciones que hizo de los usos y costumbres de los naturales. Ya tendremos ocasión de tratar de ellas en presencia de relaciones más exactas y minuciosas como son las de Cook y La Perouse.

«Pero lo que no se encontrará en estas relaciones, dice Fleurieu, es el rasgo de erudición del sargento mayor de Roggewein que después de haber descrito la hoja del bananero, cuya longitud es de seis a ocho pies y la anchura de dos a tres, nos enseña que una de estas hojas fue la que cubrió la desnudez de nuestros primeros padres después de su caída». Y añade para mayor esclarecimiento: «que los que esto pretenden se fundan en que la hoja de que se trata es la mayor de todas las plantas que crecen en los países de Oriente y Occidente».

Esta observación prueba la alta idea que Behrens se había formado de las dimensiones corporales de nuestros primeros padres.

Un indígena subió sin temor a bordo del *Águila*, y allí regocijó a todos con su buen humor, su alegría y sus muestras de amistad.

A la mañana siguiente Roggewein vio en la playa, sembrada de altas estatuas, una multitud numerosa que parecía esperar con impaciencia y curiosidad la llegada de los extranjeros. Sin que se sepa por qué motivo, se disparó un fusil; cayó muerto un indígena, y la multitud espantada se dispersó en todas direcciones. Pronto, sin embargo, volvió en mayor número; Roggewein entonces, a la cabeza de ciento cincuenta hombres, mandó hacer una descarga general, que tendió por tierra muchas víctimas; y espantados los naturales, se apresuraron a implorar clemencia de aquellos terribles visitantes, depositando a sus pies todo lo que poseían. Fleurieu no

crea que la isla de Pascuas sea la tierra de Davis; más a pesar de las razones en que apoya su opinión y de las diferencias que cita entre la descripción de una isla y la de la otra, no puede menos de identificarse el descubrimiento de Davis con el de Roggewein, porque no hay ninguna otra isla en esos parajes, hoy día perfectamente conocidos.

Roggewein, arrojado de su fondeadero en la costa oriental de la isla de Pascuas por un violento huracán, hizo rumbo al Oeste Noroeste, atravesó el mar Malo de Schouten; y después de haber andado ochocientas leguas, se halló a la vista de una isla que creyó sería de los Pernos de Schouten y a la que dio el nombre de Carlshoff que todavía conserva.

La escuadra pasó delante de esta isla sin visitarla; y a la noche siguiente fue empujada por el viento y las corrientes hasta un grupo de islas bajas cuyo encuentro fue inesperado. La galera *Africana* se estrelló contra un escollo, y los otros dos buques estuvieron a punto de sufrir la misma suerte. Solo al cabo de cinco días de esfuerzos, temores y peligros lograron desembarazarse de aquellos sitios y volver a alta mar.

Los habitantes de aquel archipiélago eran altos, de cabellos lacios y largos y de cuerpo pintado de diferentes colores. Hoy todos están de acuerdo en reconocer en la descripción que Roggewein nos dejó, que este grupo de islas que llamó Perniciosas es el archipiélago al cual dio Cook el nombre de islas Palliser.

Roggewein al día siguiente de aquél en que pudo librarse de los peligros que ofrecían las islas Perniciosas, descubrió otra a la cual dio el nombre de Aurora. Era muy baja porque apenas se levantaba sobre la superficie del agua; y si el sol hubiera tardado en presentarse, el *Tienhoven* se habría perdido en aquel sitio. A la caída de la tarde vieron otra nueva tierra que recibió el nombre de Vesper, y que es difícil saber la que era como no perteneciese al grupo de las Palliser.

Continuando luego su rumbo al Oeste, entre los paralelos 15 y 10, se encontró de repente la expedición entre un grupo de islas medio anegadas.

«A medida que nos aproximábamos, dice Behrens, vimos un gran número de canoas navegando a lo largo de las costas y no dudamos que el país estaría bien poblado. Acercándonos más, reconocimos que lo que nos hablan parecido canoas eran una multitud de islas situadas muy cerca las

unas de las otras. Entramos en aquel archipiélago insensiblemente y tan adentro que comenzamos a temer que no podríamos salir y el almirante hizo subir a lo alto del palo mayor a uno de los pilotos para descubrir por donde podría hallarse la salida. Debimos nuestra salvación a la calma que reinaba entonces; la menor agitación hubiera estrellado nuestros buques contra las rocas sin posibilidad de socorro. Salimos, pues, sin ningún accidente desagradable. Aquellas islas son seis, todas muy risueñas; y tomadas en junto pueden tener una extensión de treinta leguas. Están situadas a veinticinco leguas al Oeste de las Perniciosas. Les dimos el nombre de *Laberinto* porque para salir nos vimos obligados a dar muchos rodeos».

Varios autores han identificado este grupo con las islas del Príncipe de Gales de Byron; pero Fleurieu no opina de esta manera; y Dumont d'Urville cree que son el grupo de Bliegen ya visto por Schouten y Lemaire.

Después de tres días de navegación, siempre hacia el Oeste, vieron los holandeses una isla de hermosa apariencia cuya fertilidad anunciaban multitud de cocoteros, palmeras y plantas cubiertas de verdor. No encontrándose fondo cerca de la orilla, tuvieron que contentarse con visitarla por medio de destacamentos bien armados.

Otra vez los holandeses vertieron inútilmente la sangre de una población inofensiva que les esperaba en la playa y que no había cometido más culpa que la de ser bastante numerosa. Después de aquella ejecución, más digna de bárbaros que de hombres civilizados, trataron de atraer a los jefes de los naturales por medio de regalos y de engañosas muestras de amistad. Los jefes no se dejaron sorprender; al contrario, habiendo atraído a varios marineros al interior de la isla, se lanzaron sobre ellos y les atacaron a pedradas. Aunque una descarga de los fusiles tendió por tierra a varios, continuaron con gran valor acometiendo a los extranjeros y les obligaron a embarcarse, llevándose los heridos y los muertos.

Naturalmente los holandeses gritaron que había habido traición no sabiendo con qué epíteto designar la felonía y la deslealtad de sus adversarios. Pero ¿quién tuvo la culpa de la primera agresión? ¿Quién fue el agresor? Y aun admitiendo que se hubieran cometido algunos robos, lo que es posible, ¿debía castigarse tan severamente a toda una población por la

falta de algunos individuos que no podían tener ideas muy claras sobre el derecho de propiedad?

A pesar de las pérdidas que los holandeses acababan de experimentar, dieron a aquella tierra en memoria de los repuestos que en ella encontraron, el nombre de la isla del Recreo. Roggewein la sitúa bajo el paralelo diez y seis; pero su longitud está tan mal indicada que ha sido imposible encontrarla.

Tratóse después en consejo de guerra si la escuadra debía proseguir su rumbo al Oeste en busca de la isla del Espíritu Santo, de Quirós, o por el contrario, debía subir hacia el Norte para llegar a las Indias Orientales, aprovechando la monzón favorable. El consejo acordó este último partido.



Al tercer día de navegación se descubrieron a la vez tres islas que recibieron el nombre de Bauman, por haber sido el capitán del *Tienhoven* el primero que las vio. Los insulares acudieron a comerciar en torno de los buques, mientras la playa se cubría de una numerosa multitud armada de arcos y lanzas. Aquellos indígenas eran blancos y no se diferenciaban de los europeos más que en tener algunos la piel tostada por los ardores del sol.

No tenían pintura en el cuerpo; y una enagua de tela artísticamente tejida y guarnecida de franjas les cubría desde la cintura hasta los talones. Un sombrero de la misma tela les protege la cabeza, y collares de llores odoríferas rodeaban su cuello.

«Es preciso confesar, dice Behrens, que ésta es la nación más humanizada y más honrada que hemos visto en el mar del Sur. Nuestra llegada alegró mucho aquellos naturales que nos recibieron como dioses; y cuando nos dispusimos a marchar nos manifestaron el más vivo sentimiento.

Según todas las apariencias, aquéllas eran las islas que después se han llamado de los Navegantes.

Después de haber reconocido varias islas, que según Roggewein eran las de los Cocos y las de los Traidores, visitadas ya por Schouten y Lemaire, y que Fleurieu considera como descubrimiento holandés y las llamó Roggewein; después de haber visto las islas de Tienhoven y de Grominga, que Pingré creyó ser la Santa Cruz de Mendaña, llegó la expedición a la costa de Nueva Irlanda donde señaló su presencia con nuevos asesinatos. Desde allí pasó a las costas de la Nueva Guinea; y después de haber atravesado las Molucas, echó el ancla en Batavia.

Allí los holandeses, menos humanos que algunos de las poblaciones visitadas por Roggewein, confiscaron los dos buques, aprisionaron a los oficiales y marineros sin distinción de grados y les enviaron a Europa para formarles causa.

El crimen que habían cometido, crimen imperdonable, era haber puesto el pié en tierras que pertenecían a la compañía de las Indias Orientales cuando ellos estaban a las órdenes de la compañía de las Indias Occidentales. Siguióse una causa en la cual la compañía Oriental fue condenada restituir todo lo que había embargado y a pagar una gran cantidad por indemnización.

Después de su vuelta al Téxel, el 11 de julio de 1723, perdimos completamente de vista a Roggewein sin que nos haya quedado ningún pormenor acerca de los últimos años de su vida. Debemos agradecer mucho a Fleurieu que haya desembrollado el caos de aquella larga navegación y

arrojado un poco de luz sobre una expedición que merecía ser más conocida.

En 17 de junio de 1764 el comodoro inglés Byron recibió instrucciones del primer *lord* del Almirantazgo que comenzaban de esta manera:

Como nada es más propio para contribuir a la gloria de esta nación como potencia marítima, a la dignidad de la Corona de la Gran Bretaña y los progresos de su comercio y navegación, que hacer descubrimientos de regiones desconocidas; y habiendo motivo para creer que pueden hallarse en el mar Atlántico, entre el cabo de Buena Esperanza y el estrecho de Magallanes, tierras e islas de mucha extensión no conocidas hasta ahora de las potencias de Europa, situadas en latitudes cómodas para la navegación y en climas propios para la producción de diferentes géneros de comercio; en fin como las islas de S. M. llamadas islas Pepys o islas de Falkland, situadas en el espacio que se acaba de designar, no han sido examinadas con bastante cuidado para dar una idea exacta de sus costas y producción, aunque fueron descubiertas y visitadas por navegantes ingleses; S. M., teniendo a la vista estas consideraciones y creyendo que ninguna coyuntura puede presentarse tan favorable a una empresa de este género como la que proporciona la paz profunda de que por fortuna gozan sus reinos, ha juzgado conveniente llevar a ejecución su propósito, etc., etc».

—¿Quién era el marino experimentado en que se había fijado la elección del gobierno inglés? Era el comodoro Juan Byron que había nacido el 8 de noviembre de 1723, que desde su infancia había mostrado la más viva afición a la carrera marítima y que a la edad de diez y siete años se había embarcado en uno de los buques de la escuadra del Almirante Anson, encargado de destruir los establecimientos españoles en las costas del Pacífico.

Hemos referido más arriba las desgracias que llovieron sobre aquella expedición y la increíble fortuna que debía señalar su última parte.

El buque en que Byron se había embarcado el *Wager*, naufragó al desembocar del estrecho de Magallanes, y la tripulación, hecha prisionera por los españoles, fue llevada a Chile. Allí Byron, después de un cautiverio que no duró menos de tres años, logró escaparse y fue recogido, por un buque francés, de Saint-Malo, que le trajo a Europa. Volvió a entrar en el

servicio, se señaló en muchos encuentros durante la guerra contra Francia; y sin duda el recuerdo de su primer viaje alrededor del mundo, tan desgraciadamente interrumpido, fue lo que atrajo sobre su persona la atención del Almirantazgo.

Los buques que le confiaron estaban cuidadosamente armados. El *Delfin* era un buque de guerra de sexta clase que llevaba veinticuatro cañones, ciento cincuenta marineros, tres tenientes y treinta y siete cabos y sargentos. La *Tamar* era una corbeta de diez y seis cañones, en la cual se embarcaron a las órdenes del capitán Monat, noventa marineros, tres tenientes y veintisiete cabos y sargentos.

El principio de la expedición no fue feliz. El 21 de junio salió de las Dunas; pero al bajar por el Támesis, el *Delfin* tocó en un escollo y fue preciso entrar en Plymouth para carenarlo.

El 3 de julio se levaron anclas definitivamente, y diez días después Byron se detenía en Funchal, en la isla de la Madera, para tomar refrescos. También se vio obligado a recalar en las islas de Cabo Verde para hacer aguada, porque el agua que había embarcado se había corrompido en breve.

Nada contrarió la navegación de los dos buques ingleses hasta que llegaron a la vista de Cabo Frío. Solamente Byron hizo una observación singular que se ha confirmado muchas veces después, y es que el forrar en cobre los buques aleja a los peces, que debían haberse encontrado en abundancia en aquellos parajes. Los calores abrumadores y las lluvias continuas habían hecho pasar a la enfermería a una gran parte de las tripulaciones. Por eso hubo necesidad de otra recalada para obtener víveres frescos.

Byron pensó hacerla en Río Janeiro, a donde llegó el 12 de setiembre. Allí recibió amistosa acogida de parte del virrey, y cuenta de este modo su primera entrevista.

«Cuando fui a visitarle me recibió con la mayor pompa, hallándose formados delante del palacio unos sesenta oficiales. La guardia estaba sobre las armas y se componía de hombres muy gallardos y bien vestidos. Su excelencia, acompañado de la nobleza, salió a recibirme a la escalera; el fuerte inmediato saludó mi entrada con quince cañonazos. Entramos enseguida en la sala de audiencia, y después de una conversación de un

cuarto de hora, me despedí y fui acompañado a la salida con las mismas ceremonias».

En breve diremos la diferencia notable que hubo entre esta recepción y la que hizo al capitán Cook.

Byron obtuvo sin trabajo el permiso de desembarcar sus enfermos y encontró las mayores facilidades para proporcionarse refrescos. No tuvo motivo de queja, fuera de las tentativas reiteradas que hicieron los portugueses para excitar la deserción entre sus marineros. Los calores insoportables que las tripulaciones experimentaron en Río Janeiro abreviaron el plazo de su estancia; y el 16 de octubre se levaron al fin las anclas, si bien fue preciso esperar a la entrada de la bahía cuatro o cinco días a que el viento de tierra permitiese a los buques salir a alta mar.

Hasta entonces se había guardado el secreto sobre el destino de estos buques. Byron llamó aquel día a bordo al comandante de la *Tamar*, y en presencia de los marineros reunidos, leyó sus instrucciones que le prescribían, no, como se había creído hasta entonces, dirigirse a las Indias Orientales, sino entrar en el mar del Sur para hacer en él descubrimientos que pudieran ser de grande importancia para Inglaterra. Con este objeto los lores del almirantazgo concedían a las tripulaciones doble paga, además de los ascensos y gratificaciones que se prometían si su conducta era satisfactoria. De esta corta arenga, la segunda parte fue la más agradable para los marineros que la acogieron con exclamaciones de alegría .

Hasta el 29 de octubre caminaron con rumbo al Sur sin accidente. En aquel día empezaron chubascos súbitos y ráfagas violentas que se sucedieron alternativamente y degeneraron en una espantosa tempestad, durante la cual Byron tuvo que mandar arrojar cuatro cañones al agua para evitar el naufragio. A la mañana siguiente el tiempo se puso un poco más manejable; pero hacia tanto frío como en Inglaterra en aquella época del año, aunque noviembre en aquellos parajes corresponde al mes de mayo del hemisferio septentrional. Como el viento empujaba continuamente el buque hacia el Este, Byron comenzaba a temer que le fuera muy difícil seguir la costa de Patagonia.

De repente, el 12 de noviembre, aunque en las cartas no se marcaba ninguna costa en aquellos parajes, resonó en los buques el grito repetido de

tierra, tierra a proa. Las nubes oscurecían en aquel momento casi toda la circunferencia del horizonte, y los relámpagos y los truenos se sucedían sin interrupción.

«Creí observar, dice Byron, que lo que al principio había parecido una isla, presentaba dos montañas escarpadas; pero mirando hacia el lado de donde venía el viento, me pareció que la tierra, donde se levantaban aquellas montañas, se extendía al Sudeste. En su consecuencia gobernamos al Sudeste; hice subir a varios oficiales a lo alto de los palos para observar el viento y determinar la posición de la tierra descubierta, y todos me aseguraron que veían una grande extensión de tierra... Después hicimos rumbo al Este Sudeste. La tierra parece mostrarse siempre bajo la misma apariencia; las montañas parecían azules, como sucede generalmente en tiempo oscuro y lluvioso y a cierta distancia. Pronto algunos creyeron oír y ver las olas del mar estrellarse en una playa de arena; pero habiendo navegado todavía una hora con toda la circunspección posible, lo que se había creído tierra se desvaneció de repente y nos convencimos de que no había sido más que bruma...

»Continuamente desde hace veintisiete años he estado en el mar, dice Byron, y no recuerdo una ilusión tan grande y por tanto tiempo sostenida... No es dudoso que si el tiempo se hubiera aclarado bastante pronto para hacer desaparecer de nuestra vista lo que habíamos tomado por tierra, todos los que estaban a bordo hubieran jurado que la habían descubierto a aquella altura. Nos hallábamos entonces a los 43° 46' de latitud Sur y 60° 5' de longitud Oeste».

A la mañana siguiente sobrevino un golpe de viento espantoso, anunciado ya por los gritos penetrantes de muchos centenares de aves marinas que huían. Duró solo veinte minutos; pero fue lo bastante para tumbar el buque sobre una banda antes que se pudiera largar la grande amura que fue cortada. Al mismo tiempo, la escota de la vela mayor derribaba al primer teniente y le enviaba rodando a lo lejos, y la de mesana, que no estaba enteramente recogida, se hizo pedazos.

Los días que siguieron fueron mucho más favorables. Por otra parte, el buque tenía tan poco calado que su deriva era considerable cuando le impulsaba un buen viento fresco.

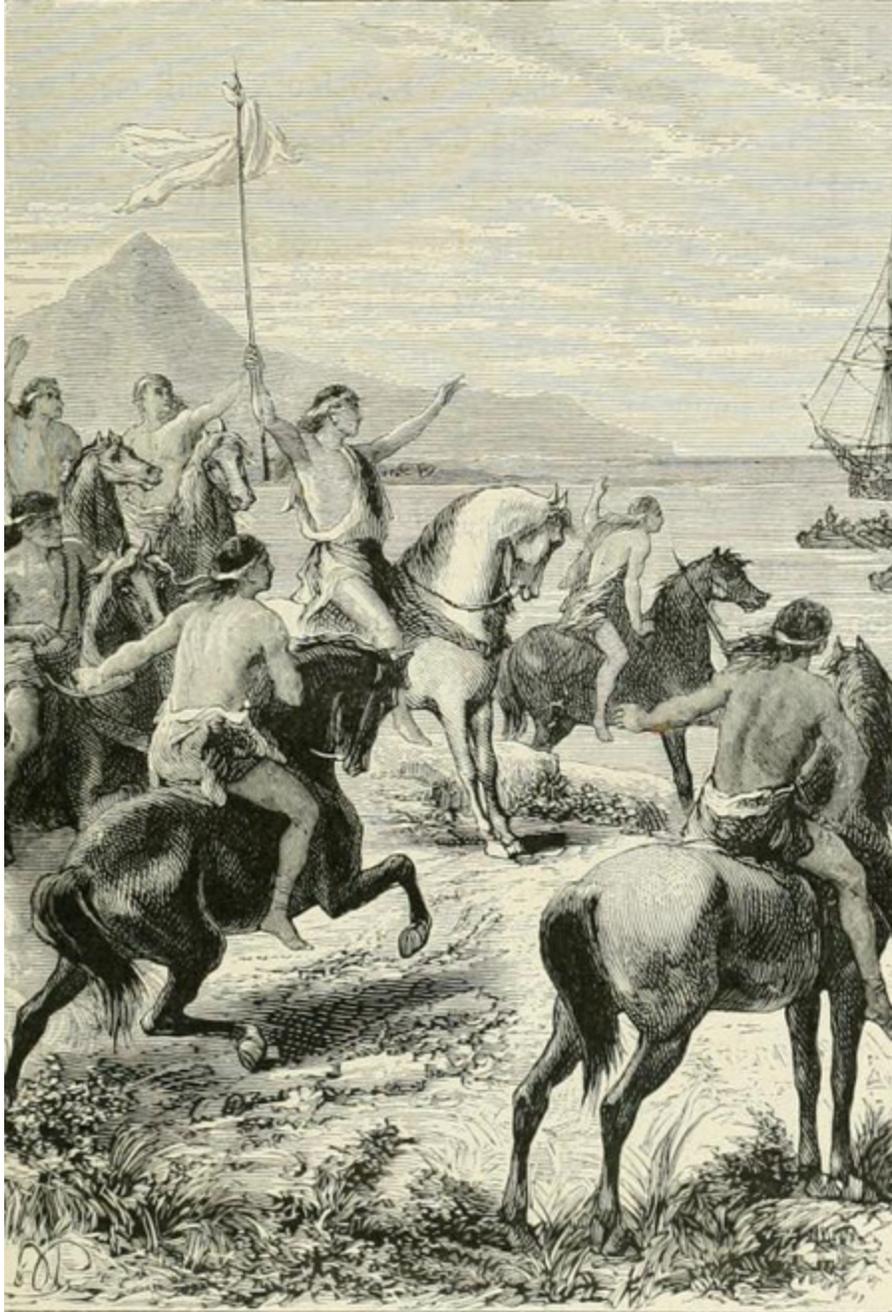
Después de una navegación tan tormentosa, el 24 de noviembre llegó Byron, en el estado que se deja conocer, a la isla de los Pingüinos y al puerto Deseado. Pero los atractivos de aquella estación no debían justificar la impaciencia que la tripulación había manifestado por llegar a ella.

Los marineros ingleses al bajar a tierra, no descubrieron, por más que se adelantaron hacia el interior, sino una campiña desierta, colinas arenosas y ni un solo árbol. En cuanto a caza, vieron algunos guanacos muy lejos de tiro pero se pudieron cazar algunas liebres grandes. Sólo la caza de terneras marinas y de aves acuáticas fue abundante para regalo de toda la escuadra.

El puerto Deseado, mal abrigado y de muy mal tenero, ofrecía además el grave inconveniente de que las tripulaciones no podían tomar allí sino una agua salitrosa. De habitantes no había vestigios. Una larga estación en aquel paraje era, pues, inútil y peligrosa, y por consiguiente Byron, el 25, salió en busca de la isla Pepsy.

La posición de esta tierra era una de las más inciertas. Halley la situaba a los 80° al Este del continente. Cowley, el único que aseguraba haberla visto, pretendía que estaba a los 47 de latitud Sur; pero sin fijar su longitud. Era éste un problema interesante que había que resolver.

Byron, después de haber cruzado del Norte al Sur y al Este, persuadido de que tal isla no existía, hizo rumbo a las Sebaldinas con el objeto de entrar en el primer puerto en que pudiera encontrar agua y leña de que tenía urgente necesidad. Acometióle una tempestad durante la cual las olas fueron tan terribles que dice no haber visto nada semejante, ni siquiera al doblar el cabo de Hornos con el Almirante Anson. Pasada la tormenta, reconoció su posición y vio que estaba en el cabo de las Vírgenes, que forma la entrada septentrional del estrecho de Magallanes.



Cuando el buque estuvo cerca de la orilla, los marineros distinguieron un grupo de hombres a caballo que levantaban una bandera blanca y les daban señales para que bajaran a tierra. Byron, deseoso de ver a aquellos patagones sobre cuyas costumbres los viajeros estaban tan discordes, bajó a la costa con un fuerte destacamento de soldados armados.

Allí encontró cerca de quinientos hombres, casi todos a caballo, de una estatura gigantesca y que parecían monstruos con cara humana. Sus cuerpos