

JAMES WEDDELL

Un viaje hacia el Polo Sur

realizado en los años 1822-1824



Peudeba

COLECCIÓN RESERVADA DEL MUSEO DEL FIN DEL MUNDO

“Weddell determinó su posición el 20 de febrero y calculó una latitud más alta que la alcanzada por Cook. La tripulación quería mantener el rumbo. ¿Estarían más al sur los lobos marinos, cuya caza podría balancear los esfuerzos invertidos? El verano estaba muy avanzado y Weddell —coherente con las creencias de la época— dudaba de la existencia de tierra firme cerca del polo. Tomó la decisión de aprovechar los vientos favorables y virar al norte. Surgió el descontento entre la tripulación. Un discurso de Weddell, felicitándolos por haber penetrado en el desconocido sur más que cualquier otro hombre antes que ellos, logró calmar los ánimos.”

COLECCIÓN RESERVADA DEL MUSEO DEL FIN DEL MUNDO

DIRECTORES

Alejandro Winograd

Rafael Winograd

A
VOYAGE
TOWARDS
THE SOUTH POLE,

PERFORMED IN THE YEARS 1822-24.

CONTAINING
AN EXAMINATION OF THE ANTARCTIC SEA,
TO THE SEVENTY-FOURTH DEGREE OF LATITUDE;

AND
A VISIT TO TIERRA DEL FUEGO,

WITH A PARTICULAR ACCOUNT OF THE INHABITANTS.

TO WHICH IS ADDED,
MUCH USEFUL INFORMATION ON THE COASTING NAVIGATION OF
CAPE HORN, AND THE ADJACENT LANDS.

WITH CHARTS OF HARBOURS, &c.

By JAMES WEDDELL, Esq.
MASTER IN THE ROYAL NAVY.

LONDON:
PRINTED BY
LONGMAN, HURST, REES, ORME, BROWN, AND GREEN,
PATERNOSTER-ROW.
1825.

Portada de la primera edición (Londres, 1825).

James Weddell

Un viaje hacia el Polo Sur

realizado en los años 1822-1824

ESTUDIO PRELIMINAR,
Ernesto Luis Piana

TRADUCCIÓN Y NOTAS,
Agustín Pico Estrada



Peudeba

Weddell, James

Un viaje al polo sur : realizado en los años 1822-1824 - 1a ed. -
Buenos Aires : Eudeba, 2006.

224 p. ; 21x14 cm. (Museo del fin del mundo)

Traducido por: Agustín Pico Estrada

ISBN 950-23-1540-5

I. Relatos de Viajes. I. Pico Estrada, Agustín, trad. II. Título
CDD 910.4



Eudeba
Universidad de Buenos Aires

1ª edición: setiembre de 2006

© 2006

Editorial Universitaria de Buenos Aires

Sociedad de Economía Mixta

Av. Rivadavia 1571/73 (1033) Ciudad de Buenos Aires

Tel: 4383-8025 / Fax: 4383-2202

www.eudeba.com.ar

Traducción: Agustín Pico Estrada

Diseño de tapa: Silvina Simondet

Corrección y composición general: Eudeba

ISBN 10: 950-23-1540-5

ISBN 13: 978-950-23-1540-9

Impreso en Argentina.

Hecho el depósito que establece la ley 11.723



No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su almacenamiento en un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, electrónico, mecánico, fotocopia u otros métodos, sin el permiso previo del editor.

COLECCIÓN RESERVADA DEL MUSEO DEL FIN DEL MUNDO

La Colección Reservada del Museo del Fin del Mundo nació en el año 2003, como fruto de un convenio firmado por el Museo del Fin del Mundo y la Editorial Universitaria de Buenos Aires. Cada una de las ediciones presentadas durante estos dos años fue preparada con el cuidado y con la paciencia propios de las labores artesanales. Y nos satisface comprobar que ese rigor, tanto en el contenido como en la presentación de nuestros libros, ha merecido una bienvenida calurosa por parte del público lector. Sin embargo, y pese a su brevedad, la historia de la Colección tiene una serie de antecedentes. O, si se prefiere, una prehistoria que, sea por su valor documental, sea por su encanto literario, vale la pena relatar.

En 1982, Ushuaia, capital de Tierra del Fuego, apenas contaba unos pocos miles de habitantes, verdaderos emprendedores que encontraron su lugar de vida en el extremo sur de Sudamérica. Por aquel entonces, el Museo del Fin del Mundo, depositario de la memoria y referencia cultural de aquella comunidad, recibió una carta que contenía un catálogo de ediciones clásicas de las obras en que se narran los hechos más salientes de la exploración de la Patagonia y Tierra del Fuego. Y, acompañando al catálogo, una oferta de venta.

Se trataba, según supimos después, de parte de la biblioteca de un coleccionista que, antes de morir, había expresado el deseo de que su colección fuera adquirida por un museo

argentino. Sin embargo, para nuestra decepción, el valor de los libros excedía largamente las posibilidades del Museo. Y el entusiasmo inicial dio paso a la resignación.

Ya estábamos a punto de renunciar a la posibilidad de adquirir aquel verdadero tesoro cuando se produjo lo inesperado. Un grupo de amigos del Museo organizó una suscripción pública para reunir el dinero y permitir que la colección se convirtiera en parte del patrimonio común de los habitantes de Tierra del Fuego. Poco después los libros llegaron a Ushuaia y, completadas las formalidades burocráticas del caso, pasaron a constituir el origen y núcleo de la Colección Reservada del Museo del Fin del Mundo.

Está compuesta, en su mayoría, por primeras ediciones de crónicas escritas a lo largo de los últimos cinco siglos; esto es, objetos frágiles y, en algunos casos, varias veces centenarios. Por lo tanto, y para garantizar su preservación, los libros originales fueron depositados en la caja fuerte del Museo (la misma que había servido como tesoro del antiguo Banco de la Nación), bajo condiciones de temperatura y humedad rigurosamente controladas.

No es difícil imaginar el entusiasmo que despertaron esos libros. Allí estaban, en cuarto o en octavo, protegidos por cubiertas o sobrecubiertas de cuero, las obras que siempre habíamos anhelado poseer. La crónica del viaje de Magallanes escrita por Antonio Pigafetta y el primer contacto entre los europeos y los aborígenes de la Patagonia; el relato de Sebald de Weert en la versión latina editada por Theodore de Bry; la aventura malvinense y el viaje alrededor del mundo de Bougainville; las relaciones de Pedro Sarmiento de Gamboa; los descubrimientos de Schouten; las desventuras de Shelvocke; las ambiciones de Julio Popper; los sueños del alférez Sobral, y muchas cosas más.

Entre los libros que forman la colección hay textos brillantes y otros de menor vuelo literario; tratados eruditos, descripciones meticolosas, recuerdos, sueños y aventuras. Hay victorias y hay derrotas; hay autores que se han convertido en verdaderas celebridades y otros que esperan ser rescatados del olvido. Pero por sobre todas las cosas hay un

compromiso inalterable por contar cómo son y qué contienen las tierras y las aguas menos conocidas de este mundo.

Un libro, aún uno tan especial como aquellos que componen nuestra Colección Reservada, no deja de ser un objeto, un manojito de hojas de papel y un poco de tinta. Sin embargo, a cada momento y en cualquier parte del mundo, esos manojos de papel se transforman y se convierten en algo vivo y trascendente que puede acercar y poner en contacto a personas que, sin ellos, nunca hubieran podido conocerse. Para que ello ocurra, todo lo que se requiere es un lector o, mejor aún, varios; curiosos, serenos, escépticos, ávidos, críticos y, por encima de todo, dispuestos a enterarse de aquello que alguien, alguna vez, quiso contar.

Desde que llegaron al Museo, los libros sólo salieron de la caja fuerte para satisfacer nuestra curiosidad o, eventualmente, la de un puñado de especialistas que conocía y apreciaba su existencia. Con el correr del tiempo, fue creciendo la convicción de que con eso no alcanzaba; que el acceso a la colección debía dejar de ser un privilegio y convertirse en un derecho que pudieran ejercitar todos aquéllos que se sienten atraídos por este rincón del mundo y por la literatura que da cuenta de él.

Así se gestó la Colección Reservada del Museo del Fin del Mundo. Una serie de libros, sí. Pero, además, la expresión material de un compromiso y la rendición de un homenaje a los sueños y los anhelos de aquellos viajeros que se lanzaron a lo desconocido.

Hemos intentado mantener intacto el espíritu y la forma de esos relatos. Y agregar, tan sólo, aquellos elementos que contribuyan a estrechar la brecha que separa a los autores del lector de nuestros días. Esperamos que disfruten de la lectura de estos textos tanto como la hemos disfrutado nosotros. Y que, cuando lleguen a la última página, tengan la misma sensación que deben haber tenido sus autores: valió la pena.

Santiago Reyes
Director del Museo del Fin del Mundo
Ushuaia, 2005

ÍNDICE

ANTES Y DESPUÉS. MARCO DE REFERENCIA DEL VIAJE
DE JAMES WEDDELL 1822-1824. *Ernesto Luis Piana* 11

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN 37

CAPÍTULO II

PARTIDA DE LA *JANE* Y EL *BEUFOY* DE LOS DOWNS. LLEGADA
DEL *JANE* A MADEIRA. TRAVESÍA A BONA VISTA. LO OCURRIDO
ALLÍ. OBSERVACIONES SOBRE LA ISLA Y SUS HABITANTES.

PARTIDA Y TRAVESÍA AL FUERTE SANTA HELENA. LO OCURRIDO
ALLÍ Y DESCRIPCIÓN DE LA ENSENADA. 43

CAPÍTULO III

REGRESO HACIA EL NORTE. NO HAY TIERRA HELADA AUSTRAL
EN LA LATITUD EN LA QUE SE LA HACE FIGURAR EN LAS CARTAS
HABITUALES. SEPARACIÓN DE LOS NAVÍOS. PASO ENTRE ISLAS DE
HIELO. LLEGADA DE AMBAS NAVES A GEORGIA DEL SUR.

GEORGIA DEL SUR. PINGÜINOS Y OTROS OBJETOS DE CIENCIA
NATURAL. OTRA VEZ NAVEGANDO. LA ISLA AURORA. LLEGADA
A LAS ISLAS FALKLAND. 69

CAPÍTULO IV

MUERTE DE UN MARINERO; SUPERSTICIONES. ISLAS FALKLAND.
EL RELATO DEL CAPITÁN BARNARD SOBRE SU SOLITARIA ESTA-
DÍA EN NEW ISLAND. PÉRDIDA DE LA CORBETA *L'URANIE*.
MOTÍN A BORDO DEL *HEROIND*. EL CAPITÁN JEWITT TOMA

CAPÍTULO V

DEJAMOS LAS FALKLAND: TRAVESÍA, ISLAS DE HIELO,
CORRIENTES. NAVEGACIÓN DIFÍCIL. TORMENTA Y PELIGROS.
DIFERENCIAS EN EL HIELO DE LOS HEMISFERIOS NORTE Y SUR.
VEMOS UNA BALLENA FRANCA. SHETLAND DEL SUR 117

CAPÍTULO VI

TRAVESÍA A TIERRA DEL FUEGO. CABO DE HORNOS. LOS
NATIVOS; SUS VISITAS, MODALES, ETC. CASTIGO A UN LADRÓN Y
SU BUEN EFECTO. PERROS NATIVOS. LOS HÁBITOS, COMPORTA-
MIENTO, ETC. DE LOS FUEGUINOS. ISLAS DE SAN FRANCISCO.
CAMBIO DE FONDEADERO. OTRAS TRIBUS. CANOA. ESTADO DE
LA SOCIEDAD, ETC. ISLAS DE DIEGO RAMÍREZ. LENGUAJE DE
LOS FUEGUINOS Y CURIOSAS ANALOGÍAS HEBREAS. LA MÚSICA Y
SUS EFECTOS. NUEVAS VESTIMENTAS DE ARCILLA. COLLARES,
CANASTAS, ARCOS. LLEGADA DEL *Beaufort*. ASENTAMIENTO
FUEGUINO. SE SEPARAN LOS NAVÍOS. SEMBLANZA DE LA REGIÓN.
EFECTOS DEL CLIMA SOBRE EL CARÁCTER FUEGUINO. 141

CAPÍTULO VII

FRENTE A CABO DE HORNOS. TIERRA DEL FUEGO. MAREAS:
NATIVOS. VISITA AL RÍO GALLEGOS Y AL SANTA CRUZ.
RECURSOS DE LA COSTA. LOBOS DE MAR. PATAGONIA.
ESTRECHO DE MAGALLANES. PRIMEROS DESCUBRIDORES.
ESTATURA DE LOS HABITANTES; SUS COSTUMBRES, ETC.
INTENTOS DURANTE EL REINO DE CARLOS II PARA ENTABLAR
COMUNICACIONES CON ELLOS. COSTAS SUDAMERICANAS.
MONTEVIDEO. HABITANTES. COMIDA PÚBLICA ESPAÑOLA.
PRECIOS DE CABALLOS Y NOVILLOS. ENSENADA PELIGROSA.
PARTIDA HACIA INGLATERRA. LLEGADA A PLYMOUTH. 175

APÉNDICE

OBSERVACIONES ACERCA DE LA NAVEGACIÓN EN TORNO
AL CABO DE HORNOS, ETC. 201

MAPAS E ILUSTRACIONES 209

ANTES Y DESPUÉS.
MARCO DE REFERENCIA DEL VIAJE DE JAMES
WEDDELL 1822-1824

*Ernesto Luis Piana**

La historia de la marca más austral de Weddell está ampliamente divulgada. Pero la implicancia que su viaje tuvo en relación con las exploraciones en las islas del Atlántico Sur, el archipiélago fueguino y la isla de Tierra del Fuego —al igual que las referencias a sus habitantes, los nómades canoeros— merecen ser conocidas y valoradas.

El padre de James Weddell, escocés originario de Lanarkshire, se radicó en Londres para ejercer el oficio de tapicero. Allí contrajo matrimonio y formó una familia. La madre, aparentemente, era inglesa. Sus biógrafos y la literatura en general consideran a Weddell escocés o perteneciente a familia escocesa.

Lo cierto es que Weddell nació el 24 de agosto de 1787 y al poco tiempo falleció su padre. El hermano mayor se radicó y trabajó en las Indias Orientales, donde murió en 1818. A los nueve años, sin mayor educación, James quedó a cargo del capitán de un barco carbonero de Newcastle. Inició así su relación con el mar, con la navegación, con la marinería mercante y con la Armada de Inglaterra.

* Investigador del CONICET. Director del Laboratorio de Antropología del Centro Austral de Investigaciones Científicas.

Hacia 1805, con 18 años, accedió a su primer embarque en un mercante con el que realizó varios viajes a las Indias Orientales. Estos primeros años en el mar no le permitían dedicarse al estudio pero, afecto a la lectura, tomó provecho de las oportunidades. Esa situación terminó súbitamente cuando derribó a su capitán de un puñetazo. Fue hallado culpable de los cargos de insubordinación y motín, y confinado a la fragata *Rainbow*.

No se le conocen similares acciones violentas luego de aquel episodio y su confinamiento en la *Rainbow* fue, al parecer, beneficioso. Allí se las arregló para madurar en su oficio hasta alcanzar el puesto de guardiamarina. El nuevo *status* le dio tiempo para leer, estudiar e instruirse en la profesión de navegante.

Con el reconocimiento de los oficiales superiores, el premio a sus esfuerzos no tardaría en llegar y en diciembre de 1810 —cinco años después de su primer embarque— fue designado capitán de la *Firefly*. Este destino duró un año y en diciembre de 1811 regresó a Inglaterra en el *Talia*.

En 1812 fue designado provisoriamente capitán del *Hope* y pocos meses después pasó al bergantín *Avon*, que estaba a la orden del comandante Sartorius. Hombre avezado en las cosas del mar, Sartorius encontró en el joven Weddell un marino notablemente capaz y muchos años después, en 1839, escribió que había sido uno de los oficiales más confiables y eficientes que había conocido. Weddell sirvió en el *Avon* hasta marzo de 1814, de allí pasó a la balandra *Esper*, luego a la *Cyndus* y por fin al *Pactolus*.

La victoria de Inglaterra contra el ejército de Napoleón en Waterloo en 1815 determinó que la corona ya no necesitara una flota de guerra importante y costosa como la que mantenía. Merced a la reducción de oportunidades y plazas, Weddell, como muchos otros oficiales, quedó desempleado. La vacación duró tres años hasta que logró enrolarse como capitán de un bergantín de 160 toneladas: el *Jane of Leith*.

Las islas Shetland del Sur habían sido descubiertas —al menos oficialmente— poco tiempo atrás. Mucho se dijo en esa época sobre la abundancia de lobos de mar y focas en las

aguas australes, noticias que endulzaban los oídos y aflojaban las billeteras de comerciantes y capitalistas de Londres. Toda una industria y buena parte de la iluminación artificial de las ciudades inglesas dependían de la grasa de focas y lobos marinos. Su intensa explotación en los mares del hemisferio norte había provocado una drástica reducción de las poblaciones septentrionales. Quedaban dos alternativas: o se explotaban nuevas fuentes de aprovisionamiento o se modificaba la industria de modo que no dependiera de esa materia prima. La demanda de grasa y aceite aumentaba pero el número de mamíferos marinos disminuía. El alto costo alcanzado hizo que los viajes de cacería a las islas subantárticas fueran redituables. James Strachan, dueño del *Jane* y uno de los capitalistas dedicados a la explotación de focas y lobos marinos, comprendió la situación y comenzó los preparativos para enviar al *Jane* al extremo sur con el objetivo de cazar cuantos lobos marinos pudiese cargar en sus bodegas.

Weddell estaba a la sazón registrado en el Servicio Mercante inglés y alistado en el *Jane*. Así conoció a Strachan que, aunque Weddell no tenía experiencia como lobero, lo nombró capitán del barco para una expedición a las Shetland del Sur, que se realizó entre los años 1819-1821. De este viaje sólo quedan referencias parciales y aisladas.

No es sorprendente que hayan quedado pocas noticias de esa expedición. Quienes lucraban con la caza de mamíferos marinos raramente explicitaban dónde habían obtenido buenas cosechas. La competencia comercial conducía a guardar celosamente la información sobre buenos lugares de captura o directamente a difundir noticias engañosas sobre su localización, incluso a falsear derroteros. En realidad, lo habitual fue que tales datos no salgan a la luz.

Se supone que ese primer viaje fue exitoso puesto que permitió a Weddell comprar una parte del *Jane* y comandar una segunda expedición lobera, que no obtuvo el rédito económico esperado. Sobre este segundo viaje se editó un libro, el que usted tiene en sus manos.

Segundo viaje al sur

Dos navíos integraban la flotilla: el *Jane*, con una tripulación de 22 hombres, y el *Beaufoy*, un cùter de 65 toneladas, tripulado por 13 hombres. Weddell era comandante de la reducida flota y capitán del *Jane*. Matthew Brisbane era el capitán del *Beaufoy*.

El objetivo principal de la empresa era la caza de lobos marinos y el transporte de la grasa —y pieles, accesoriamente— a Inglaterra. A su vez también se pretendía descubrir nuevos cotos o parajes de agregación de lobos marinos, porque los ya conocidos, sometidos a intensa cacería, empezaban a mermar, lo que hacía que algunos viajes resultaran poco productivos.

El mercado de Londres reclamaba más la grasa y el aceite que las pieles de los lobos marinos. Por tanto, se enfocó la búsqueda en animales grandes, específicamente lobos marinos de un pelo (*Otaria flavescens*).

En ese entonces, el negocio peletero estaba concentrado en manos de los comerciantes de la costa nordeste de Estados Unidos. Preferían los animales más pequeños, los lobos de dos pelos o "focas peleteras"¹ (*Arctocephalus australis*). El periplo comenzó el 17 de septiembre de 1822, cuando en Downs se desplegaron las velas de ambas naves. Luego de parar en Madeira y Bona Vista, el 7 de noviembre la flota de Weddell cruzó el ecuador y puso rumbo a las islas Malvinas, donde arribó el 19 de diciembre con importantes desperfectos en los barcos. Recién el 30 de diciembre, tras las necesarias reparaciones, pudieron continuar el viaje.

El 13 de enero de 1823 llegaron al extremo oriental de las Orcadas del Sur. Allí, las expectativas de cacería de lobos marinos se vieron frustradas por el escaso número de las presas posibles. La decisión fue seguir al sur. Y no fue fácil. Entre 1820 y 1822 no menos de seis navíos a vela habían

1. Traducción directa del nombre vulgar en inglés (*fur seal*).

hanfragado en las Shetland del Sur. Fueron catorce durísimos días de navegación entre hielos flotantes, nieblas, vientos contrarios y mares embravecidos.

Cuando Weddell decidió virar al norte, el 27 de enero, su objetivo principal seguía siendo la caza de lobos marinos. Las boclegas estaban casi vacías. Afloró su propósito secundario, localizar nuevos cotos de caza que le permitiesen no sólo algún rédito económico sino también la posibilidad de futuras travesías loberas. Empezó entonces la búsqueda de islas aún desconocidas entre las Orcadas y las Sandwich del Sur. Navegó hasta unas 100 millas de las Sandwich y se acercó tanto a la ruta previamente transitada por Cook que le resultó evidente que no hallaría tierra alguna donde él había calculado.

Hizo un nuevo intento. El 4 de febrero puso proa al sur. Weddell y Brisbane, al mando de sus tripulaciones, volvieron a enfrentar la niebla y las malas condiciones de navegación. Intenso frío. Mojadura permanente. Equipo escaso. Falta de alimentos. Barcos inadecuados. Tormentas. Eso sí, el mar se presentaba casi libre de hielos.

Pronto el clima habría de cambiar. Bien entrado febrero, aumentó la temperatura y el cielo se tornó claro, transparente. Había muy buena visibilidad. Pocos icebergs a la vista, pero ninguna tierra firme.

Weddell determinó su posición el 20 de febrero y calculó una latitud más alta que la alcanzada por Cook. La tripulación quería mantener el rumbo. ¿Estarían más al sur los lobos marinos, cuya caza podría balancear los esfuerzos invertidos? El verano estaba muy avanzado y Weddell—coherente con las creencias de la época—dudaba de la existencia de tierra firme cerca del polo. Tomó la decisión de aprovechar los vientos favorables y virar al norte. Surgió el descontento entre la tripulación. Un discurso de Weddell, felicitándolos por haber penetrado en el desconocido sur más que cualquier otro hombre antes que ellos, logró calmar los ánimos.

Con rumbo general norte, la flota buscó reparo en las costas de las Georgias del Sur y luego puso proa hacia el

archipiélago malvinense, a la busca de un refugio para pasar el invierno.

Volvieron a soltar velas en octubre de 1823. De nuevo, rumbo al sur. De nuevo, las Shetland del Sur. Un violento huracán arremetió en plena navegación y, al divisar las islas el 18 de noviembre, una nueva desilusión: estaban acorazadas por una espesa barrera de hielo que las rodeaba. Era imposible guarecerse en tierra. Giraron al oeste y pusieron proa al Cabo de Hornos. Weddell estaba empecinado en la búsqueda de lobos marinos.

Hasta entonces, el temido cabo impulsaba a los barcos a doblarlo a considerable distancia. Weddell y Brisbane, en cambio, exploraron sus vecindades y en ese empeño pasaron el verano. Cazaron cierta cantidad de lobos marinos y tomaron contacto con los aborígenes de la región, nómades del mar que se llamaban a sí mismos Yámana. Poco después, ambos barcos emprendieron el retorno y tocaron tierra británica en julio de 1824.

De esta expedición quedaron varios topónimos en las Shetland, las Georgia y las Orcadas del Sur que recuerdan personajes y sucesos. Subsistió también buena información cartográfica, invaluable para la época. Weddell prefirió la exactitud en las mediciones y descripciones geográficas a las afirmaciones sin mayor sustento de quienes recorrieron la región antes que él. Pero también se vio libre de darlas a conocer a causa de las escasas poblaciones remanentes de lobos marinos.

Weddell, fama y pobreza

Llegado a Inglaterra, Weddell debió dar cuenta inmediata a los armadores y capitalistas sobre los réditos del viaje. No eran positivos. De hecho, Weddell, que con las ganancias del viaje anterior se había asociado con el armador del *Jane*, perdió en su segunda travesía casi todos sus bienes.

Es muy probable que la rápida aparición de la primera edición de *Un viaje hacia el Polo Sur realizado en los años*

1822-24, apenas un año más tarde, y el lujo de exactitud en la información vertida, estén relacionadas al fracaso económico de la expedición. Allí se incluyen datos y cifras (por ejemplo, la cantidad de toneladas de grasa de lobo marino que entraban por aduanas a Inglaterra, la cantidad de navíos dedicados a la caza de lobos marinos, el peso menor que la explotación de los europeos tenía frente a la de los norteamericanos, etc.) que tienden a diagnosticar, o a hacer entender, que el recurso ya había sido sobreexplotado también en aguas meridionales. La segunda edición es de 1827. En ella, Weddell añade dos interesantes escritos: "Observaciones sobre la probabilidad de alcanzar el Polo Sur" y "Un relato del segundo viaje realizado por el *Beaufoy* a los mismos mares". El primero de estos dos escritos fue la semilla inicial de lo que con el tiempo se dio en llamar la carrera por el Polo Sur.

Transcurrieron muchos años antes que se sobrepasara la latitud alcanzada por Weddell. Ello le deparó un halo de prestigio entre los navegantes ingleses, prestigio que con el tiempo se transformó en fama de explorador antártico. Sin embargo, si no fuese por este libro, muy poco se conocería de Weddell, de sus aventuras y descubrimientos.

Fama y prestigio no le acarrearón bienestar económico. Siguió embarcado, en diferentes naves y circunstancias; por lo general, como capitán.

En 1829, el barco que comandaba se hundió en las islas Azores y Weddell escapó de la muerte atándose—literalmente— a una roca.

Al año siguiente emprendió otro viaje hacia Nueva Gales del Sur y Tasmania que duró hasta 1832. A su regreso a Londres lo persiguieron, insidiosas, las dificultades económicas y financieras. Vivió un tiempo en el 16 de Norfolk Street, donde en 1834, a los 47 años de edad, murió en la pobreza.

Su tumba estuvo en el ángulo noroeste del cementerio de la iglesia de St. Clement Danes, en Londres. Hoy, esa tumba, o al menos su lápida, desapareció, probablemente por efecto de una vieja ampliación de la calle que bordeaba el cementerio.

Brisbane, el mar y las Malvinas

Luego de acompañar a Weddell, Brisbane volvió pronto al mar conservando el comando del *Beaufoy* para continuar la caza de lobos marinos. Entre 1824 y 1826 navegó por las islas Shetland del Sur, Tierra del Fuego y Malvinas.

No nos consta el resultado económico de esta expedición pero sí sabemos que, a poco de volver a Inglaterra, puso proa nuevamente al sur. O no había alcanzado la seguridad económica suficiente como para radicarse en su tierra natal, o la elección de la vida marinera se imponía al fin de cada viaje.

Su vida en el Atlántico Sur fue azarosa e incluyó tres naufragios: dos en Tierra del Fuego —1827 y 1830— y uno en Georgia del Sur en 1829. Aparentemente, ya no volvió a Inglaterra.

En 1831, en las Malvinas, habría quedado "en custodia" durante la posesión argentina de las islas, pero Brisbane mantuvo buenas relaciones con las autoridades criollas y llegó a asociarse con Vernet —delegado por Juan Manuel de Rosas como gobernador del archipiélago— en la actividad de caza de lobos y transporte de maderas desde Tierra del Fuego e isla de los Estados a las Malvinas. Por eso, cuando en febrero de 1833 el comandante de la corbeta *Lexington*, de bandera norteamericana, invadió las islas, Brisbane fue llevado junto con seis argentinos a Montevideo donde quedó en manos de las autoridades de Buenos Aires.

Ese mismo año volvió a las islas Malvinas, pero esta vez como superintendente del asentamiento británico de Port Louis, representante de la corona inglesa.

Allí lo encontró la muerte el 26 de agosto de 1833, cuando una partida de 18 ingleses fue atacada a cuchillo y boleadoras por ocho sublevados comandados por el gaucho Rivero.

Récord austral, Mar de Weddell y Cabo de Hornos

Las islas Shetland del Sur fueron avistadas por primera vez en 1603, cuando el almirante español Gabriel de Castilla fue arrastrado por una tormenta desde cerca del estrecho de Magallanes.

En 1675 Antonio de la Roché divisó las islas Georgia del Sur. Por la época y las circunstancias en que se realizó el avistamiento, su registro no es todo lo claro que sería deseable. Sin embargo, resulta creíble. A pesar de ello, la vieja tradición histórica inglesa de resaltar las acciones propias frente a las ajenas no dejó de mencionar a Weddell como descubridor de esas islas.

Hacia 1774, el capitán James Cook de la Marina Real de Inglaterra desembarcó en las islas Georgias y Sandwich del Sur. Él y las tripulaciones de las naves *Resolution* y *Adventure* fueron los primeros en cruzar el Círculo Polar estableciendo, el 30 de enero de ese año, a los 71° 10' de latitud Sur, la marca más austral alcanzada por el hombre hasta entonces.

En 1815, la fragata *Hércules* y el bergantín *Trinidad*, al mando del almirante Guillermo Brown, alcanzaron los 65° de latitud Sur, es decir, unos 260 kilómetros más al sur que las islas Shetland, pero en el actual mar de Bellinghausen, en el océano Pacífico.

La presencia de naves argentinas en el Atlántico Sur no está claramente establecida, pues la mayoría de las navegaciones fueron hechas por loberos y es sabido que éstos no divulgaban los derroteros efectivamente realizados.

Naves matriculadas en Buenos Aires y dedicadas a esa actividad fueron, por ejemplo, el foquero *Spiritu Santo*, que en 1818 fue encontrado por Nathaniel Brown Palmer en la isla Decepción (Shetland del Sur) y la polaina *San Juan Nepomuceno*, que comerció pieles de lobos marinos cazados en las islas australes entre 1817 y 1820.

Otras naves rioplatenses conocidas que navegaron aguas meridionales entre 1818 y 1820 fueron *Concepción*, *San José*, *San Pedro* (o *La Joaquina*), *Pescador de Buenos Aires*, *Pescadora*,

Animas de Río de Janeiro, Carmen, Director, Campanera, Jesús María (o El Bonvo), Neptuno, Despacho, Vicente y otras. Se sabe que muchas navegaron por los mares antártico y subantártico, pero se ignora qué tan alta fue la latitud que alcanzaron.

En 1819, el inglés William Smith desembarcó en la isla Livingstone y por ello reiteradamente se lo mencionó como el primero en llegar a la Antártida. En realidad, esta isla es parte de las Shetland del Sur y no de la Antártida. Y además, él mismo declara haber encontrado allí los restos de un naufragio, probablemente del buque español *San Telmo* que fue arrastrado muy al sur por una tormenta.

Durante su primer viaje, el 18 de enero de 1820, el ruso Fabian Von Bellingshausen llegó a los 69° 25' de latitud Sur, hasta el borde de una barrera de hielo que consideró continental, por lo que afirmó haber descubierto el sexto continente. En su segundo viaje de 1821, el 10 de enero llegó más al sur, a los 69° 53',² pero sin batir la marca alcanzada previamente por Cook. Entre 1820 y 1821, Nathaniel Palmer, Bransfield y Smith divisaron la Antártida, pero desde latitudes más septentrionales que la visitada por Cook.

Weddell sería quien quebraría esa marca. En su afán por ubicar nuevos territorios de caza y luego de buscar tierras en latitudes más bajas, el 4 de febrero de 1823 sus dos barcos tomaron nuevamente rumbo sur. Si al principio de la derrota el clima no fue bueno, las condiciones del hielo periantártico eran excepcionales: los avistamientos de hielos flotantes fueron muy escasos para la región. Libre de la barrera de hielo, Weddell pudo franquear su paso al sur.

El 20 de febrero Weddell, Brisbane y sus tripulaciones habían llegado a los 74° 15' de latitud Sur y 34° 15' 45" de longitud Oeste, unas 214 millas más al sur de lo que había

2. V. Sokolov y E. G. Kushnarev (1951): *Las tres circunnavegaciones al mundo de M. P. Lazarev*, Ed. Nacional de Literatura Geográfica, Moscú. El título original está en caracteres cirílicos, no conocemos traducción al castellano.

alcanzado Cook. Un importante logro para navíos de vela relativamente pequeños y endebles.

En esa latitud se abre un amplio espacio marino al este de la Península Antártica por el que pudieron penetrar, auxiliados por una inusual falta de hielo compacto.

Como real descubridor de este mar (jamás aborigen alguno había llegado hasta allí), Weddell tenía el derecho de nombrarlo. Eligió Mar del Rey Jorge IV. A pesar de ello, se generalizó el uso del Mar de Weddell y, en 1900, se modificó la toponimia oficial aceptando el segundo y más merecido nombre.

La marca establecida perduró casi veinte años. James Ross intentó por tres veces romper la barrera de hielo que cortaba su rumbo al sur. Luego de repetidos fracasos, el primer día de 1841 logró cruzar el círculo antártico y el 22 de enero alcanzó los 78° de latitud Sur. Finalmente se había batido la marca de Weddell. Pero en realidad, a Ross este record no lo satisfizo. Buscaba llegar por mar al polo magnético y un continente interrumpió su sueño.

El islario fueguino era percibido, hasta la época de Weddell, como un impedimento, un grupo de islas que dificultaba el paso entre el Atlántico y el Pacífico.

Doblar el cabo de Hornos con los buques a vela era sin duda una tarea difícil y riesgosa. Un manto de leyendas negras e historias truculentas se había tejido sobre este cabo y sus alrededores. La mayoría de los navegantes lo esquivaban y trataban de pasar de oeste a este bastante más al sur del extremo austral americano.

El propio Weddell prefirió navegar por las islas Shetland, Georgia y Sandwich antes de decidirse a intentar la caza de lobos marinos en el sur del archipiélago fueguino.

Allí la caza no fue todo lo fructífera que deseaba o necesitaba, pero la exploración de la zona le confirmó la existencia de buenos fondeaderos y abundante oferta de leña y agua potable.

Los navegantes que pasaron por allí luego de su vuelta a Inglaterra ya no esquivaron de modo tan vehemente las adyacencias del cabo de Hornos. Se comenzó a utilizar la zona como un lugar en que era posible repostar leña y agua

potable y a considerar lugar apto para rehabilitar naves y restablecer tripulaciones castigadas por las marejadas, vientos y tormentas de la región.

Parte de este cambio se debió a los informes vertidos por Weddell, pero no debemos olvidar que ya entre 1826 y 1830, el capitán J. Parker King y su segundo al mando,

Robert Fitz-Roy, con los barcos *Adventure* y *Beagle*, recorrieron la región con el claro objetivo de llevar a cabo una prolija exploración geográfica. Hacia el final de este viaje, Fitz-Roy exploró el sur de Tierra del Fuego y de modo casi fortuito, tomó conocimiento de la existencia de un amplio canal que dividía el islario fueguino y al que bautizó con el nombre de su nave: *Beagle*. Volvió en 1833 a explorar la zona y el canal como parte de un viaje de circunnavegación.

Si bien coinciden en resaltar la dureza e inclemencia climáticas de la región, los informes de Weddell y Fitz-Roy llamaron la atención acerca de la utilidad que podía prestar el islario fueguino por sus canales reparados y agua y leña abundantes. A partir entonces cambia la historia del interés europeo por la región.

La foca de Weddell

Durante el segundo viaje de Weddell, las tripulaciones encontraron en las Orcadas del Sur ejemplares de foca que les resultaron desconocidos. El dato podía ser importante, tanto para fines científicos como por la posibilidad de detectar nuevas fuentes de recursos.

Weddell decidió llevar los ejemplares cazados (o partes de ellos) de vuelta al Reino Unido y una vez allí entregó las pieles y los cráneos al Royal College of Surgeons de Edimburgo. Lesson tomó a su cargo el estudio del espécimen y el nombre de Weddell pasó a integrar la nomenclatura común y científica de las focas que había descubierto: foca de Weddell y *Leptonychotes weddelli* (Lesson, 1826).

Hoy, las pieles y los cráneos originales —dañados por los golpes de clavos que los loberos atizaban en los motores de

las focas para cazarlas— se encuentran en el Royal Scottish Museum de Edimburgo.³

Weddell y los aborígenes de los canales fueguinos

A la llegada de los europeos a América, los canales magallánico-fueguinos estaban habitados por cazadores y recolectores nómades del mar, cuyo estilo de vida y subsistencia dependían de los recursos marinos y cuyo bien máspreciado, la canoa, los simboliza. Se autodenominaban Yámana y también fueron conocidos como yahganes. Su país comprendía el canal Beagle y el archipiélago que se extiende al sur hasta el cabo de Hornos.

Sobre estos canoeros fueguinos se han realizado numerosas descripciones y algunos estudios extensos. Incluso existe una amplia recopilación y sistematización de esos escritos⁴ y un análisis de cómo cambiaron a través del tiempo, las interpretaciones acerca de los Yámana y de sus ancestros. Modificaciones que han dependido más de los cambios de ideología y cosmovisión de la cultura occidental, que de cambios en la propia sociedad Yámana.⁵

Hasta la irrupción de los estudios arqueológicos en el último cuarto del siglo XX, las nociones sobre estos aborígenes y su pasado estaban dominadas por ciertas concepciones recurrentes: eran calificados como culturalmente primitivos (por causas ambientales, culturales o biológicas); se los suponía como arrinconados por el empuje de vecinos más

3. Alan Gurney (1997): *Below the Convergence*, New York, W. W. Norton.

4. Luis A. Orquera y Ernesto L. Piana (1999) *La vida social y material de los Yámana*, Buenos Aires, Eudeba-IFIC.

5. Luis A. Orquera y Ernesto L. Piana (1996): "La imagen de los canoeros magallánico fueguinos: conceptos y tendencias", en: *RUNA XXII* (1995): 187-245, Buenos Aires.

fuertes; y —con menor frecuencia— se los describía como *ocupantes tardíos de la región*.

Los dos primeros conceptos fueron usados a menudo como explicación de las peculiares características de la cultura material y social de esos pueblos. En parte, su adopción por los distintos observadores reflejó las orientaciones sucesivamente predominantes en la cosmovisión europea. Los escritos de Weddell fueron parte de este proceso. Hoy, esos tres conceptos han sido desechados.

El conocimiento de los Yámana se inició en febrero de 1624, con el viaje de L'Hermite (diario de Jan van Walbeck, erróneamente atribuido a Schapenham).⁶

Ese primer encuentro fue cruento para los holandeses y originó falsas apreciaciones sobre estos aborígenes: violentos, antropófagos, carentes de pudor y más semejantes a animales que a seres humanos.

Debe recordarse que si bien la expansión de los siglos XVI y XVII había puesto a los europeos en contacto con una muy amplia diversidad cultural, todavía primaba la atracción por lo insólito y lo monstruoso. Se valoraba más una fantasía llamativa que una descripción exacta. Dominaba la creencia sobre la precisión. En estos mares no encontraron gigantes, gentes con un sólo pie o sin cabeza; entonces vieron antropofagia donde no había. Hasta el siglo XVIII no hubo más menciones publicadas sobre los Yámana. Para entonces, en Europa ya se valoraba la razón sobre la fantasía. Las exploraciones geográficas se multiplicaron y la costumbre de llevar científicos o naturalistas en esos viajes comenzó a generalizarse.

Los contactos siguientes con los canoeros ocurrieron durante el segundo viaje de Cook, en 1774,⁷ cerca del cabo de Hornos. Como naturalista oficiaba John Reinold Forster, que tenía por ayudante a su propio hijo, George. De Cook y

6. Orquera y Piana (1996) *op. cit.*

7. Durante el primer viaje de Cook se tocó tierra en bahía Buen Suceso y los aborígenes que encontraron no eran Yámana.

George Forster quedaron publicadas crónicas del viaje y descripciones. J. R. Forster tardó más en publicar sus estudios. Reelaboró las observaciones y —por lo menos en cuanto a los aborígenes concierne— les buscó cierto sentido general.

La actitud de J. R. Forster hacia los Yámana fue aristocrática y de rechazo, pero revela compasión. Les atribuyó indolencia, estupidez y degradación, mas pensaba que tales características —como todas las humanas— no eran innatas y que en este caso las causas eran dos: el ambiente y la educación. Por lo tanto, creyó que el estilo de vida de los canoeros era producto de la pobreza en alimentos del país con sus consecuencias sociales⁸ y del aislamiento, que habría roto en su perjuicio la transmisión de conocimientos.⁹

A él se deben el inicio de la interpretación del estilo de vida Yámana como desgraciado o miserable, por comparación con el de los europeos de esa época, y la primera mención a un supuesto arrinconamiento.

El siglo XIX lleva la carga de esas bases conceptuales y con Weddell se inician los contactos más o menos prolongados entre ambas culturas.

Weddell tuvo contacto con los Yámana en 1823. Ese vínculo marca un punto de inflexión en la historia: a partir de entonces comienzan las relaciones cada vez más prolongadas entre los nativos de la región y los recién llegados europeos y criollos. Naturalmente, estas nuevas relaciones se veían estimuladas no por el afán de conocer a los Yámana sino por el nuevo rol que Tierra del Fuego tenía para la navegación austral.

Weddell, William Webster (médico de la expedición de Foster) en 1828, Charles Wilkes en 1839, James Ross en 1842 y J. Parker Snow en 1855, todos opinaron que los Yámana eran pacíficos y alegres, entre otros comentarios

8. John Reinold Forster (1778): *Observations made during a voyage round the World on Physical Geography, Natural History and Ethic Philosophy...*, Tomo II, pp. 317-318, Londres.

9. Forster (1778) *op. cit.*, pp. 301 y 317.

positivos acerca de ellos. Agregaron un gracioso anecdotario y manifestaron pena o consideración por su estado.

Sus escritos no contienen prejuicios muy notorios, o por lo menos son mucho más cautos y menos despectivos que los de Fitz-Roy y Charles Darwin. Sin embargo, siguieron considerándolos seres míseros y apáticos. Son reiteradas y frecuentes las críticas y quejas por acciones consideradas por los europeos como hurto o latrocinio.

Todos estos autores dejaron detalladas descripciones, con información muy valiosa para entender el modo de vida yámana.

Entre ellos, sólo Weddell consignó ciertas especulaciones en las que, aun con diferencias, en lo nuclear reiteraban la suposición de Forster, que atribuía a las condiciones ambientales las causas de su físico y estilo de vida. Presentó dos alternativas de explicación a la historia de los fueguinos: "puede presumirse que los ancestros de estas tribus estuvieron en el mismo estado de ignorante imbecilidad que la actual raza"¹⁰ o bien, la de un pasado con cambios menores: "a no ser que supongamos que fueron expulsados desde el norte del estrecho de Magallanes y que al llegar a una región poco prolífica, que no ofrecía los medios para que continuaran practicando sus artes adquiridas gradualmente hayn dejado de recordarlas".¹¹

A pesar de esa "imbecilidad ignorante" que les endilga, los escritos de Weddell son en general poco prejuiciosos y logró una buena relación con aquellos aborígenes que supo contactar. Evitó situaciones de conflicto y no ejerció un poder desmedido basado en la muy notoria superioridad de sus armas.

Unos años después, otros autores mantuvieron más claramente las ideologías entonces dominantes en la cultura expansionista europea. Las relaciones con los Yámana establecidas por Parker King, Fitz-Roy y Darwin fueron de signo distinto a la de Weddell y los otros marinos citados.

Como quedó consignado, J. Parker King y su segundo al mando, R. Fitz-Roy, con sus barcos *Adventure* y

10. Véase página 173.

11. Ídem.

Beagle, recorrieron la región entre 1826 y 1830. Hacia el fin del viaje, Fitz-Roy exploró el sur de Tierra del Fuego, tomó conocimiento por primera vez de un extenso canal al que bautizó con el nombre de su nave, capturó cuatro aborígenes fueguinos y los llevó¹² a Inglaterra. Se los conoció por sus nuevos nombres: York Minster, Boat Memory, Fuegia Baskett y Jemmy Button.¹³ En 1833, Fitz-Roy volvió a surcar esos canales y reintegró a tres de los cuatro nativos secuestrados. En ese viaje, el naturalista de a bordo era Charles Darwin.

J. Parker King nunca se había destacado en campos humanísticos, Fitz-Roy era duramente dogmático en sus conceptos religiosos y sociales, y Darwin, por ese entonces un joven ex-seminarista, no era todavía el gran biólogo que revolucionaría la ciencia.

Los tres asumían que el predominio comercial y político de Inglaterra era indicador directo de superioridad cultural, biológica y moral. Sus descripciones estuvieron cargadas de prejuicios y dictámenes peyorativos. La inferioridad de la cultura material les parecía innata e irremediable.

King¹⁴ encontró que los alacalufes (canoeros muy parecidos a los Yámana pero que vivían cerca del extremo occidental del estrecho de Magallanes) le daban la impresión de estar muy poco alejados de los animales y los consideró seres abyectos. Fitz-Roy dejó de los Yámana descripciones

12. Entre las costumbres europeas de la época estaba la de llevar nativos de distintas partes del mundo a Europa. Weddell lo intentó, pero obtuvo una negativa y desistió de su propósito (véase página 146).

13. Sobre el viaje de estos cuatro fueguinos se han escrito varios libros. El más completo y documentado es el de Nick Hazlewood, *Savage, Survival, Revenge and the Theory of Evolution*, Londres, Sceptre, 2000.

14. Robert Fitz-Roy (1839): *Proceedings of the first expedition (1826-1830) under the command of captain P. Parker King, R. N., F. R. S., en Narrative of the surveying voyages of His Majesty's ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836...*, Londres, Henry Colburn, vol. I, p. 24.

valiosas,¹⁵ pero con numerosos calificativos despectivos y juicios de valor subjetivos. La subjetividad y aversión por los aborígenes fueguinos expresadas por Darwin¹⁶ fueron aun mayores.

Basados en mala información, obtenida fundamentalmente de las declaraciones a menudo fantasiosas y condescendientes de Jemmy Button, fueron los últimos cronistas que persistieron en la tradición de atribuir prácticas de antropofagia a los canoeros australes.¹⁷

Romper con los prejuicios, falsedades y verdades a medias vertidos por estos autores fue un camino prolongado y arduo.¹⁸ Jalones en este andar fueron los misioneros anglicanos de la *South American Mission Society*, en particular el reverendo Thomas Bridges, y la muy importante *Mission Scientifique Française du Cap d'Horn*, que fue comandada por el capitán Louis Ferdinand Martial y en la cual el doctor Paul Jules Hyades estuvo a cargo del relevamiento antropológico.

El conocimiento actual sobre el pasado de los canoeros o nómades del mar de los canales fueguinos se basa en investigaciones arqueológicas sistemáticas y cubre un prolongado período de más de 6.500 años.¹⁹

15. Robert Fitz-Roy (1839): *op. cit.*, vol. I, pp. 394-430 y vol. II, pp. 175-189.

16. Charles Darwin (1839): *Journal and remarks (1832-1836)*, en *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836*, vol. III, pp. 235 y ss., Londres, Henry Colburn.

17. Una síntesis de los conceptos vertidos por Darwin, su no relación con la teoría evolucionista y la consideración de representantes de antiguas etapas de la humanidad pueden ser vistos en Orquera y Piana (1996).

18. La historia de las modificaciones de estos conceptos puede ser vista en Orquera y Piana (1996) y una recopilación y sistematización de la información de base en Orquera y Piana (1999).

19. El estado actual del conocimiento que hoy se tiene sobre el pasado de los canoeros o nómades del mar magallánico fueguino puede consultarse en Luis A. Orquera y Ernesto L. Piana (1999) *Arqueología de la Región del Canal Beagle (Tierra del Fuego, República Argentina)*, Buenos Aires, Publicaciones de la Sociedad Argentina de Antropología.

ACERCA DE ESTA EDICIÓN

El Museo del Fin del Mundo cuenta en su biblioteca con un ejemplar de la edición inglesa original de *A Voyage towards the South Pole*, de James Weddell, impresa en Londres, en 1825, por Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown y Green. Sobre ese libro se basó la traducción al castellano que presenta Eudeba dentro de la Colección Reservada del Museo del Fin del Mundo. No tenemos conocimiento de que el texto completo traducido a nuestro idioma haya sido publicado previamente.

Este sexto volumen de la Colección Reservada incluye asimismo todas las ilustraciones y mapas de la edición original, además de un estudio preliminar y notas al pie, que van numeradas para distinguirlas de las notas del autor, señaladas con asteriscos.

No incluimos una serie de tablas numéricas, reunidas al final de la edición de 1825, que contienen observaciones astronómicas y mediciones realizadas durante el viaje, que pudieron ser útiles para navegantes y geógrafos de aquella época, pero que hoy resultan imprecisas y anticuadas.

UN VIAJE
HACIA EL POLO SUR

UN
VIAJE
HACIA
EL POLO SUR

REALIZADO EN LOS AÑOS 1822-1824

CONTIENE
UN EXAMEN DEL MAR ANTÁRTICO
HASTA EL SEPTUAGÉSIMO CUARTO GRADO
DE LATITUD Y UNA VISITA A TIERRA DEL FUEGO
CON UN PORMENORIZADO RELATO SOBRE
SUS HABITANTES

AL QUE SE HA AGREGADO
MUCHA INFORMACIÓN ÚTIL RESPECTO A LA
NAVEGACIÓN COSTERA DEL CABO DE HORNO
Y TIERRAS ALEDAÑAS

CON CARTAS DE LAS ENSENADAS, ETC.

POR JAMES WEDDELL, Esq.
CAPITÁN MERCANTE DE LA MARINA REAL
LONDRES
IMPRESO POR
LONGMAN, HURST, REES, ORME, BROWN Y GREEN
PATERNOSTER ROW
1825

AL MUY HONORABLE

LORD VIZCONDE MELVILLE, K.T.

PRIMER LORD DEL ALMIRANTAZGO

etc. etc. etc.

Este volumen, que contiene el diario de un viaje al hemisferio austral que llegó a la latitud más alta que jamás se haya alcanzado, le está (con el generoso permiso de Su Señoría) respetuosamente dedicado.

Cuando el autor, que es marino, ve los nobles esfuerzos realizados durante la gestión de Su Señoría para determinar la geografía del círculo polar boreal, considera que es una deuda de gratitud y un testimonio de respeto ofrecerle humildemente la narración de las investigaciones llevadas a cabo en el otro extremo del globo.

J. WEDDELL

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

Tras llevar a cabo un viaje de investigación que me llevó a una latitud sur mayor que la que nunca se haya alcanzado hasta hoy, he pensado que sería conveniente, en particular para beneficio de la hidrografía, hacer públicos los principales sucesos de ese viaje.

El motivo de nuestra aventura fue la obtención de pieles de lobo marino, y los navíos con que la llevamos a cabo fueron el bergantín *Jane*, de Leith, de 60 toneladas, y el cúter *Beaufoy*¹ de Londres, de 65 toneladas, ambos equipados del modo habitual y avituallados para dos años. El primero, con una tripulación de veintidós hombres entre oficiales y marineros, estaba bajo mi mando; el segundo, con una tripulación de trece, estaba bajo el mando del señor Matthew Brisbane.

El reciente descubrimiento de la Nueva Shetland del Sur había llevado a la conjetura de que la tierra de Sandwich era la punta que se proyectaba de un continente austral, o de una extensión de tierra ubicada al este y al oeste por detrás

1. Un bergantín es un velero de dos mástiles aparejado con un arreglo variable de velas cuadradas y una vela cangreja de mesana (o "cangreja de popa"). Un cúter es un velero de un solo mástil aparejado con una vela cangreja y uno o dos foques.

de las islas de Shetland del sur, pero me encontré con que esta idea es totalmente errónea; pues navegué entre estas tierras hasta la latitud sur 74° 15', dónde encontré un mar despejado y navegable.

Tal vez no esté fuera de lugar prologar estas páginas con un esbozo de las investigaciones que se han hecho al sur del cabo de Hornos y dentro del círculo antártico antes de que yo emprendiera mi viaje.

Muchos navegantes, al pasar el Cabo de Hornos, alcanzaron el grado 62 de latitud sur, pero siempre demasiado al oeste como para llegar a la altura de Shetland del sur, hasta que en el año 1818, el señor William Smith, de Blyth, en su trayecto de Montevideo a Valparaíso, hizo, al parecer accidentalmente, el descubrimiento de las islas que han recibido ese nombre. En un viaje posterior fue lo suficientemente osado como para aproximarse a las mismas, y verificó que esa masa era tierra; del descubrimiento de la cual, con la honestidad propia de un inglés, informó al capitán Sheriff, representante en Valparaíso de su rey.

Hasta donde sabemos, los únicos navegantes que han explorado el mar que está dentro del círculo antártico son los capitanes Cook y Furneaux en su segundo viaje, que tenía como objetivo el polo sur, en los años 1773 y 1774.

El 17 de enero de 1773, el capitán Cook llegó a la latitud 67° 15' en la longitud 39° este. Aquí encontró un campo de hielo, firme y que continuaba hasta donde se podía ver desde la cofa.

"No nos pareció prudente", dice (ver *Viajes de Cook*), "perseverar con dirección sur, dado que lo más parecido al verano que ofrece esta tierra ya iba por la mitad, y, en el supuesto de que hubiera sido posible dar la vuelta en torno al hielo, ello nos hubiera llevado demasiado tiempo".

El 2 de enero de 1774, el capitán Cook llegó otra vez al mar antártico, y, acosado por islas de hielo y fragmentos de hielo suelto, en la latitud 68° y longitud 138°, continuó hacia el noroeste, y volvió a cruzar el círculo antártico mediante diversos trayectos hacia el norte y el este, y luego hacia el sur. El 25 de enero llegó por tercera vez a la zona

congelada; y el 30 de enero alcanzó la latitud $71^{\circ} 10' S$. Vuelve a decir, "Como no podíamos proseguir hacia el sur, nos pareció aconsejable virar y dirigirnos al norte, momento en que estábamos en la latitud $71^{\circ} 10'$ y latitud $106^{\circ} 54'$ oeste; afortunadamente para nosotros viramos a tiempo, porque no bien lo hicimos, apareció una espesa niebla que habría sido altamente peligrosa de haberla encontrado cuando estábamos en el hielo".

Dos fragatas rusas empeñadas en un viaje de descubrimiento en el año 1821 penetraron, según se ha afirmado, hasta el grado 69° de latitud sur, pero no pudieron seguir su camino. Los pormenores de su viaje aún no se han hecho públicos en Inglaterra.

Como al partir de Londres no esperaba llegar a tan elevada latitud sur, no me proveí de los instrumentos que me hubieran permitido extender mis observaciones; pero sí tenía los de mejor calidad entre los de empleo corriente. Como cronómetros, tenía uno de ocho días (nro. 820) hecho por James Murry; del cual hablaré en su momento. Uno de dos días, de Murry y Strachan (nro. 403). Uno de 24 horas, también hecho por Murry, y todos ellos se desempeñaron lo suficientemente bien como para recomendar a los fabricantes de un mecanismo tan perfeccionado para esta útil arte. Mi brújula de acimut era de marca registrada y, como mis demás brújulas, fabricada por el señor Alexander, de Leith.

La gran diferencia observada en la variación de la aguja en una distancia corta en torno a la latitud de 70° puede ser digna de nota, y será mencionada en el diario cuando se trate de la realización de estas observaciones.

A pesar de que, como mencioné al comienzo de esta introducción, lo que me indujo a comprometerme a dejar registro de este viaje sin precedentes fue el bien de la ciencia de la hidrografía, lo hubiera hecho sólo por medio de una carta oficial a los Honorables Comisionados de la Armada de su Majestad, de no haber sido porque los datos referidos a asuntos accesorios y curiosos contenidos en mis notas produjeron tal interés entre mis amigos (más precisamente entre mis copropietarios de la nave y travesía,

John Strachan, Esq., de Edimburgo, y James Mitchell, Esq., de Londres) que éstos lograron con su insistencia que yo entregara mi informe a la imprenta. Contribuyó a persuadirme el haber tenido casi dos semanas de experiencia en la navegación de la vecindad inmediata del cabo de Hornos, que aún es escasamente conocida: pues aunque el cabo ha sido rodeado en casi innumerables ocasiones, ello siempre se ha hecho a distancia tan grande de tierra que no se dispone de descripciones precisas de sus costas y ensenadas.

Evidentemente, un conocimiento pormenorizado de estas costas tenderá a disminuir los temores que se adueñan de las mentes de algunos comandantes al pasar por este cabo; y la familiaridad con los fondeaderos seguros, que permitirá orientarse en la costa oriental de Patagonia, volverá del todo innecesaria la práctica de renunciar a este paso durante borrascas adversas.

Por haberme dedicado a navegar estos mares durante cinco años, y haber hecho un cruce a 26 grados de longitud directamente al oeste sobre el paralelo del Cabo de Hornos durante el tormentoso mes de abril, estoy completamente familiarizado con los peligros y ventajas de esta navegación y puedo ofrecer mi experiencia en la confiada esperanza de que resultará útil.

Los antiguos y contradictorios testimonios que se nos han hecho conocer respecto a los pueblos que habitan en torno al estrecho de Magallanes y la costa de Patagonia pueden producir extrañeza; si bien las descripciones del comodoro Byron respecto al enorme tamaño de estas gentes parecieron confirmar todas las anteriores afirmaciones.

Poca duda cabe de que los viajeros vieron hombres altos y robustos en la costa de Patagonia; pero es más que probable que aquellos con quienes tuvieron comunicación fuesen jefes, elegidos tal vez debido a su estatura: pues en ninguna parte de la costa mis oficiales, quienes vieron muchos patagones, encontraron pueblos, ni por cierto tampoco hombre alguno, que en general tuvieran el extraordinario aspecto que mencionan los anteriores viajeros.

También se ha hablado de los habitantes de Tierra del Fuego como de seres dotados de poco más que instinto animal, incapaces de ser instruidos. Esto puede, tal vez, ser así —a causa, sin embargo, de la peculiar situación en que se encuentran. Dadles trato con extranjeros y su entendimiento mejorará; pues he encontrado que no sólo son tratables e inofensivos, sino que son, en muchas de sus actividades, activos e ingeniosos.

Como el día civil es más inteligible para los lectores en general que el llamado día marino, emplearé aquél en el diario que se da a conocer a continuación. Se encontrará que los principales incidentes que se relatan corresponden con la bitácora del barco, cuya verdad el primer oficial de la *Jane* y dos marineros han jurado ante los comisionados de la aduana de su Majestad.

Como en el transcurso de la obra tendré frecuente ocasión de mencionar hechos y circunstancias que tuvieron lugar durante mis anteriores desplazamientos por esas latitudes, puede ser necesario afirmar aquí que los dos viajes a los que me refiero fueron realizados por mí en los años 1819, 1820 y 1821, y que se extendieron a diversas regiones de los mares del sur.

También puede ser necesario advertir que, si en alguna de las siguientes páginas hago alguna observación o reflexión sobre el tema del viaje que tal vez no sea estrictamente filosófica o científica, lo hago así en la esperanza de que su naturaleza lleve a examinarla y alcanzar así conclusiones más precisas por parte de personas más aptas.

CAPÍTULO II

PARTIDA DE LA *JANE* Y EL *BEAUFOY* DE LOS DOWNS. LLEGADA DEL *JANE* A MADEIRA. TRAVESÍA A BONA VISTA. LO OCURRIDO ALLÍ. OBSERVACIONES SOBRE LA ISLA Y SUS HABITANTES. PARTIDA Y TRAVESÍA AL FUERTE SANTA HELENA. LO OCURRIDO ALLÍ Y DESCRIPCIÓN DE LA ENSENADA.

El 17 de septiembre de 1822, le di sus instrucciones al señor Mathew Brisbane, y a las cinco de la tarde, ambos levamos anclas y nos hicimos a la mar desde los Downs.

Soplaba un sostenido viento del este noreste que a la tarde del 18 nos llevó hasta la altura de Portland. A las 4 de la tarde, con la Punta al norte y un cuarto según la brújula, hice observaciones del sol para los cronómetros y como punto de partida para los cálculos relativos. La brisa seguía soplando desde el este y, mientras nos desplazábamos en línea recta, la oscuridad no tardó en impedirnos contemplar la vista de nuestro bienamado país.

Como le había ordenado al señor Brisbane que se separara una vez que estuviéramos por debajo de la Punta de Portland y que se dirigiera directamente a la isla de Bona Vista, mientras que yo me detendría a la pasada en Madeira, dejamos que el *Beaufoy* se alejara de nuestra vista en torno a la medianoche.

Nada digno de nota ocurrió durante nuestro trayecto a Madeira, sin contar que al llegar a Porto Santo me encontré con que habíamos experimentado una corriente que nos desplazó 85 millas al este en diez días.

Llegamos a Funchal Roads recién el 4 de octubre, y a las siete y media de la mañana, hice mis observaciones para

los cronómetros. La longitud estimada ubicó a Funchal exactamente en 16° 52' 28".

Como a la tarde del 5 ya había completado (gracias a la amable asistencia de John Blandy, Esq., para quien tenía cartas de presentación) lo que tenía que hacer en tierra, regresé a bordo, y a las nueve nos dirigimos a toda vela a la isla de Bona Vista, una de las que componen el archipiélago de Cabo Verde. Tras abandonar la Bahía Funchal aprovechando el viento del noreste, llegamos, impulsados por su sostenido soplar, a Bona Vista el lunes 14, donde encontramos anclados al *Beaufoy* y a varios pequeños navíos americanos y portugueses.

Como debíamos cargar una pequeña cantidad de sal, nos dedicamos a hacerlo de inmediato, y como el 19 habíamos recibido 36 toneladas divididas entre las dos naves, y como en todos los demás aspectos ya estábamos avituallados y listos para navegar, por la tarde del 20 ambos navíos levaron anclas y se dirigieron al sur.

Bona Vista

Mientras estuve en Bona Vista, como varias veces en compañía del obispo de Cabo Verde, quien habitualmente reside en St. Iago. Durante este período estaba realizando su visita trienal y, junto a su comitiva de sacerdotes, se alojaba en la casa del señor Manoel Martins, quien estaba ausente, de misión ante las cortes como representante de las Cabo Verde. Encontré que el obispo era un hombre de agradable trato, cuya simpática disposición estaba calculada para ganar prosélitos; de hecho, intentó convertir a una inquilina de la casa, una dama americana a cuya hija bautizó. Ella, sin embargo, con la habitual adhesión de las personas a la fe en que han sido criadas, rechazó todos sus intentos.

Los principales habitantes de la isla demostraban el mayor de los respetos hacia esta santa persona; y el vulgo, gran deferencia. Su persona exhibía conspicuamente tolerancia, modales suaves y rígida disciplina clerical. Cuando abandonaba

la mesa, se retiraba inmediatamente a estudiar a su habitación, y rara vez se lo veía, con excepción de la hora de las comidas o de un breve paseo vespertino en que generalmente lo acompañaban algunas de las personas más destacadas de la isla. Algunos integrantes de su comitiva de sacerdotes distaban de tal mesura; pues pude descubrir que cuando no estaban bajo los ojos del obispo eran como los laicos, aficionados al trato con las damas y susceptibles a los atractivos de éstas.

En su mayor parte, la gente común de estas islas es intolerablemente haragana, y de ahí se origina su miserable manera de vivir. A sus esclavos, que son muchos, se los hace trabajar duramente bajo la amenaza del látigo; pues aunque ahora los africanos, como todas las demás naciones, disfrutan de su medida de libertad, aquí no les ha sido concedida tal bendición.

Su principal ocupación es producir sal y practicar un comercio menudo con las islas vecinas y con los barcos que allí fondean. La ciudad de English Roads, generalmente llamada Bonavista, contiene de cuarenta a cincuenta casas; las cuales, con excepción de aproximadamente una media docena, están toscamente construidas de madera y arcilla y son en su mayor parte de arquitectura de negros. El color de los habitantes va del blanco al negro azabache, pasando por todos los matices intermedios; y están tan emparentados mutuamente que, con excepción de los esclavos, puede decirse que se trata de una única gran familia.

A unas tres millas al este de Bonavista hay una ciudad llamada Nova Cidade, o Ciudad Nueva, donde solía residir el gobernador. Contiene una prolija iglesia y unas 100 construcciones, la mayoría de las cuales son chozas. El gobernador, a quién conocí allí en un viaje anterior, hablaba buen inglés y era extremadamente educado y comunicativo. Era europeo y coronel del ejército regular portugués; podía tener unos 65 años de edad, y desde hacía 42 que era gobernador de Bonavista.

Me informó que la población de la isla era de unas 3.000 personas, de las cuales 300 eran tropas regulares. La tierra —dijo— era muy prolífica cuando las lluvias caían

copiosamente en las estaciones habituales; pero que solían sufrir mucho por falta de lluvia, y de hecho por falta de agua potable, de modo que ningún navío que eche el ancla aquí puede esperar obtener tan invaluable artículo. La media que dieron los cronómetros para la longitud en ese punto de anclaje fue de $22^{\circ} 0' 59''$.

Aquí se pueden obtener cerdos, cabras y pollos, pero todos son flacos y de mala casta; tal vez el mejor lugar para aprovisionarse sea St. Iago, donde los animales están mejor alimentados aunque son quizá algo más caros. Me dirigí allí en mi último viaje y visité al gobernador, que estaba a bordo de una goleta de guerra. Vestía uniforme de general y era un hombre de muy buen aspecto. Al decirle que mi propósito era avituallarme y que los navíos no echarían el ancla, inmediatamente me dio permiso para desembarcar, recomendándome al mismo tiempo el gallinero de su señora que —nos dijo— podría aprovisionarnos a precios muy razonables. Quedé muy sorprendido por el hecho de que la señora de un gobernador pudiera condescender a tal tráfico, pero desembarqué de inmediato y me dirigí al palacio. La puerta estaba guardada por un soldado que se negó a admitirme; pero al anunciarle cuál era mi cometido, éste y otros dos centinelas me permitieron pasar, y finalmente llegué a presencia de la dama. La encontré ocupada en hacer salir al medio del patio a sus animales, que consistían en cerdos, pavos y gallinas, para que los inspeccionásemos. Como se acostumbra, los elogió afirmando que eran gordos y baratos. Terminamos nuestra negociación en la casa, ante un vaso de vino, y educadamente le solicitó a su hijo, un joven de unos catorce años, que me interpretara una melodía a guitarra, lo que hizo con peculiar dulzura; cuando finalizó, pagué mi compra y le deseé a la dama un buen día.

Mencionada esta circunstancia, pues expone una singular unión de rango y oficio, si no de pompa y codicia, regreso ahora a mi narración observando que levando anclas de Bonavista nos dirigimos hacia el sur a toda vela.

Nada notable ocurrió hasta el 21 de octubre, momento en que, cuando nos encontrábamos a los 14 grados de latitud

norte, quedamos no poco sorprendidos al encontrar agua sobre la cubierta de la cámara; no tardó en descubrirse que el motivo era una filtración que había en la bovedilla y que, debido al carbón almacenado en la sentina de popa, el agua no podía seguir hacia adelante. De inmediato echamos ancla, alzamos la popa y, al encontrar la filtración en el extremo de la bovedilla, logramos tajarla en forma temporaria.

La narración de los sucesos habituales en un navío mercante y la ubicación en latitud y longitud de un trayecto tan conocido no son una información útil ni interesante. Me apresuraré, pues, a regiones menos frecuentadas.

El 23 de octubre, en la latitud ocho grados norte, el viento se hizo leve y variable, y continuó así hasta que cruzamos la latitud de cinco grados norte, momento en que alcanzamos el viento alisio sureste. El 7 de noviembre cruzamos el Ecuador a los 30" de longitud. Como el alisio estaba bastante orientado al sur, pasamos a 100 millas del cabo de San Agustín, en la costa de Brasil.

El 14, en la latitud 14" sur, nos encontramos con una goleta portuguesa que iba a Bahía con una carga de esclavos, y la abordé. Mis oficiales tenían la seria intención de apoderarse de ella; pero yo era consciente de que no podíamos hacerlo legalmente. Lamenté mucho esa incapacidad, ya que teníamos suficiente fuerza como para haber librado a 250 prójimos de un cruel cautiverio. Los esclavos varones estaban en la sentina, donde casi se sofocaban por la estrechez del lugar; las mujeres y niños estaban sentados a sotavento de la cubierta, muchos de ellos con los pies aherrajados. Como no estaba en mi poder ayudarlos en modo alguno, por más que deplorase su miserable situación, regresé a bordo y los navíos se separaron.

Este tráfico nefasto aún es practicado por los portugueses, en buena medida al sur del Ecuador, a pesar de todos los humanitarios esfuerzos de Gran Bretaña para finalizar con él.

Hasta la latitud de 24 grados sur, a menudo tuvimos viento del noroeste al nornoreste que soplaban en intensas borrascas, acompañados de truenos e intensas lluvias.

En esta estación, la ruta que tomamos puede ser recomendada para pasar rápidamente, pero para la salud de una tripulación que está por comenzar un largo viaje, el trayecto costero es altamente dañino. Uno de mis hombres estuvo a punto de morir por un ataque de tétanos producido por su exposición a la intensa lluvia.

Continuamos dirigiéndonos al sur en compañía del *Beaufoy* hasta que alcanzamos la longitud de 40°; luego viramos al este en dirección a la tierra de Patagonia.

El 10 de diciembre llegamos a puerto Valdees,¹ en la latitud 42° 32'. Envié al primer contramaestre a que sondeara la entrada a la ensenada; pero al enterarme por su informe de que sólo había dos brazas y media de agua poco profunda en la parte media del canal y que la marea corría rápidamente por la entrada del mismo, no intenté entrar con las naves.

El 11 por la mañana navegamos siguiendo la costa hacia el sur, deteniéndonos en varios lugares a cargar pieles.

El 19 nos detuvimos en el puerto Santa Elena.² Nuestro principal motivo era detener la filtración de la bovedilla; para asegurar los extremos de la bovedilla debimos desmontar el timón y hacer que el barco se inclinase dos pies hacia adelante.

Al día siguiente envié al señor Brisbane a que examinara la bahía de San Jorge con el *Beaufoy*; con instrucciones de que nos encontrásemos el 28 frente a la isla Pingüinos. El 26, como ya habíamos terminado nuestra tarea, volvimos a navegar.

El puerto Santa Elena está en la longitud 44° 34' 16" y la longitud (medida con cronómetros y comparada con cuatro mediciones lunares independientes tomadas ocho días antes), 65° 16' 52". La bahía provee buen reparo del sur por el este vía el oeste, al este por el sur; y, como los vientos más intensos y prevalcientes ocurren entre estos puntos, bien se

1. El topónimo de Puerto Valdés se ha perdido. Pero el sitio está situado, aproximadamente, a mitad de camino entre Puerto Madryn y El Doradillo (provincia de Chubut).

2. Se trata de una pequeña bahía situada entre el cabo San José y la punta Roja; al norte de la bahía Camarones (Chubut).

puede recomendar este punto para detenerse durante algunos días. Los vientos rara vez provienen del sudeste y generalmente son leves, y como la marea es fuerte a la entrada de la bahía, cuando hay vientos intensos del sureste queda en buena medida fuera del alcance de los mismos.

Como este refugio es el más fácil de acceder comparado con los que hay sobre la costa, adjunto un plano del mismo, para el cual tracé una línea de base de 400 brazas y tomé ángulos. En el valle marcado A³ observé dos pozos que habían sido cavados para obtener agua, aunque la que contienen ahora era muy salada; más hacia dentro de este valle, a una media milla, encontré agua muy buena, pero no en cantidad suficiente como para proveer a una nave sin un considerable dispendio de tiempo y esfuerzo.

Hay muchos guanacos, pero no es fácil acercárseles: se parecen mucho a los ciervos; su carne tiene buen sabor y tienen el tamaño suficiente como para que sean tomados en cuenta por los barcos que se detienen en esta costa en busca de provisiones. Cazamos uno que, limpio, pesó 120 libras, y me pareció que sabía como borrego bien alimentado. Sin embargo, debido a su velocidad y vigilancia, es mucha la dificultad para procurarse estos animales; se los debe atrapar acechando detrás de matorrales cercanos a los lugares donde van a beber agua por la mañana. Las liebres, que también abundan aquí, son mucho más grandes que en otros países. La marea fluye con la luna llena y los cambios de fase a las 3 horas 30 minutos y sube unos 22 pies.

El 30 de diciembre, en la latitud 47° 54', frente a la isla Pingüinos, por la tarde, entre las trombas marinas que muchos temen tanto, nos reunimos con el *Beaufoy* y continuamos navegando hacia el sur.

Ahora habíamos partido decididamente a un viaje de investigación con rumbo al sur, y aunque llevábamos un mes de retraso con respecto a mis previsiones, me alegraba de que hubiésemos dejado al bergantín en relativo buen

funcionamiento; y estaba decidido, si no tenía éxito en las Orcadas del sur, a seguir con la busca más allá de las huellas de anteriores navegantes.

Le había dado al señor Brisbane mis instrucciones respecto de cómo actuar en caso de que nos separásemos, tras lo cual partimos juntos hacia el sur.

Al mediodía del 2 de enero de 1823 nos encontrábamos en la latitud $51^{\circ} 55'$, longitud $67^{\circ} 7' 15''$, y como ésta es la latitud que se le asigna al banco *L'aigle*, descubierto en 1817 por el capitán Bristow, me dirigí al noreste por el este $1/2$ este para lograr avistarlo; pero a una distancia de 14 millas, con una vista de 10 desde la cofa, no vi nada. Este banco debe ser muy peligroso, ya que está en medio del trayecto que une las islas Falkland con la costa de la Patagonia; pero como no lo vi, no puedo describirlo. Se afirma que es un manchón de olas de unas 300 yardas de largo. El señor Poole lo ubica en la latitud $51^{\circ} 51'$ y longitud $64^{\circ} 50'$, lo cual, en mi opinión, no es confiable; y por lo tanto, los barcos se demoran mucho esperando aquí, con viento a favor, a la llegada del día.

A las 8 de la mañana del 3, el viento giró súbitamente del oeste noroeste al sur, y en menos de media hora nos encontramos navegando con nuestra vela mayor con los rizados tomados. La borrasca continuó con gran violencia y con un mar muy irregular hasta la tarde del 4, cuando amainó, permitiéndonos emplear más velas. La temperatura de los elementos durante la borrasca era de $39^{\circ} 30'$ para el aire y $49^{\circ} 30''$ para el agua. Esto era sorprendentemente bajo para tratarse de mediados del verano a los 53 grados de latitud; pero si consideramos que un viento sur sopla por encima de la congelada tierra de Shetland, se deduce que la temperatura del aire debe por lo tanto reducirse mucho en la vecindad del Cabo de Hornos.

4. A lo largo de todo el texto, aun cuando la notación no obedezca al criterio más corriente, las temperaturas están expresadas en grados Fahrenheit. En este caso, las temperaturas medidas corresponden a 4 y 9,7 grados centígrados respectivamente.

Por la mañana del 6, el viento arrojó del sur por el este hasta convertirse en una tormenta que, durante la tarde, hundió dos botes, arrasó con parte de las defensas y se llevó varias cosas de la cubierta. Este bravo mar indudablemente era producido por una marea o corriente, ya que estábamos a no más de 100 millas al sureste de las islas Falkland. A medianoche, el clima se moderó de improviso y apenas si nos dejó suficiente viento como para mantenernos en movimiento.

Como el 7 el tiempo fue bueno, me comuniqué con el *Beaufoy* y tuve la alegría de enterarme de que estaban todos bien y que no habían sufrido ningún accidente.

El viento siguió soplando moderadamente desde el sur por el este hacia el sur sudoeste con eventuales ráfagas de nieve; y el 10, en la latitud 58°, vimos cinco islas de hielo y lo que parecía ser tierra al noreste, pero como ya había atravesado navegando ese punto en un viaje anterior, no hice caso de la apariencia.

El 11 a mediodía, nuestra latitud, por observación, era 59° 37' y la longitud por cronómetros 46° 1'. La temperatura del aire era de 38° y la del agua, 33°.⁵ Se veían muchas islas de hielo, lo cual explica la reducción de la temperatura del agua.

Al amanecer del 12 vimos algunas palomas y a las 6, vimos el extremo este de las islas de las Orcadas del Sur,⁶ hacia el oeste por sur, a unas 11 leguas de distancia. Izamos todas nuestras velas para acercarnos a tierra, pero el viento no tardó en amainar, dejándonos a merced de un poderoso reflujo en medio de islas de hielo, lo que hizo que nuestra navegación se hiciese realmente peligrosa. A las 8, una de las islas al este, que llamamos isla Saddle por su forma,⁶ al sur 10 oeste, a unas 11 leguas de nosotros.

Durante el 13, el viento fue leve y generalmente desde el nornoroeste, lo que, en esa región, casi siempre trae niebla y

5. 3,3 y 0,5 grados centígrados.

* Reportado por mí a los comisionados de la Armada de su Majestad a mi regreso a Inglaterra en 1822 (nota del autor).

6. *Saddle*: en inglés significa montura.

nos obligó a mantenernos a distancia. A las 10, el viento giró al sudeste y el tiempo se despejó. La temperatura del aire era de 34°, la del agua, 33°. Al amanecer del 14, vimos tierra a unas 10 leguas al sudoeste; a las 7 estábamos a una milla de la costa.

Yo había desembarcado en estas islas el año anterior; pero como mi barco estaba cargado y no disponía de un segundo navío, me vi obligado a renunciar a un examen deliberado de sus costas por esa temporada.

Como ahora estábamos cerca de tierra, envié un bote de cada nave para explorarla. Continuamos dando bordadas con las naves en una bahía, la cual, como la isla Saddle forma parte de la misma, llamamos bahía de la isla Saddle. Los témpanos que se forman en las bahías en invierno y se rompen en verano, habían producido tantos fragmentos de hielo en la corriente que a menudo debíamos maniobrar para evitar chocar con ellos. La costa es, si tal cosa fuera posible, de aspecto aun más aterrador que la de Shetland del sur. La mayor parte de las partes superiores de las islas culminan en escarpados y empinados picos rocosos, que se parecen no poco a las cumbres de las montañas de una tierra hundida. La más alta de estas cumbres, rematada en punta, la denominé pico de Noble, en honor a un estimado amigo, el señor James Noble, orientalista, de Edimburgo. En un día claro este pico se distingue a una distancia de quince leguas.

El 14 hice observaciones para fijar la latitud y la longitud de la isla Saddle.

La latitud de su centro resultó estar en los 60° 37' 50", y la longitud, por medio de tres cronómetros, a 44° 52' 45" al oeste de Greenwich. El día 12, dos de estos cronómetros coincidieron en los segundos, y el tercero difirió sólo 12"; por lo tanto, puede presumirse que la situación de la isla está determinada correctamente.

El 15 por la tarde, como la nave estaba cerca de la costa y el tiempo se había asentado, desembarqué en el lado sur de la bahía y, subiendo a una montaña, estaba ocupado en ver la región a vuelo de pájaro cuando bajó una densa niebla

que en pocos minutos me hizo perder de vista a los barcos. Me apresuré al bote y salí al mar, esperando lograr ver los barcos antes de perder de vista la tierra, pero me equivocaba, pues no tardé en perder de vista una y otros. Me sentía muy ansioso por la seguridad del barco, entre islas y en medio de una densa niebla; pero afortunadamente, pronto me sentí aliviado cuando ésta se despejó y me permitió llegar a bordo.

Como había visto algunos leopardos de mar en la costa, envié al segundo contraamaestre a buscarlos, quien pronto regresó con seis que había capturado.

La criatura se parece al cuadrúpedo del mismo nombre en que tiene manchas. Se adjunta el dibujo⁷ de uno que está depositado en el museo de Edimburgo; y el profesor Jamieson ha tenido la amabilidad de comunicarme una descripción del animal. Lo considera una nueva especie de foca, y le da las siguientes características distintivas: Foca leopardina, cuello largo que progresivamente se estrecha; cabeza pequeña; cuerpo gris pálido por encima, amarillento por debajo, lomo punteado de blanco pálido. Esta especie pertenece a la división de Estenorrincos de F. Cuvier; sin embargo, los dientes no coinciden exactamente con los de la *Phoque septonyx*, ni con los de Sir E. Home, representados en la lámina xxix de las Actas Filosóficas de 1822.

Los botes regresaron por la tarde, tras costear estas islas por unas cincuenta millas. Habían encontrado sólo un lobo marino y algunos leopardos marinos, cuyas pieles trajeron a bordo. Este examen, aunque insatisfactorio, nos dio alguna esperanza, ya que el lobo marino era un indicio de que daríamos con otros: de modo que soltamos amarras para dar la vuelta por el extremo oeste de las islas para una nueva busca.

El 17, el viento creció hasta convertirse en borrasca del nornoreste, y a las 4 de la tarde vimos la tierra a sotavento, a sólo unas cinco millas de nosotros. Le hice señas de nuestra situación al *Beaufoy* e icé una cantidad opresiva de velas para

7. Ver Mapas e ilustraciones (página 219).

mantenernos a distancia de la tierra; sin embargo, en torno a medianoche, el viento amainó y giró al sur sudoeste. Seguimos hacia el oeste, examinando las costas a nuestro paso; y a las 9 de la mañana del 19 vimos el extremo occidental, ubicado al sudoeste media oeste, y un estrecho que corría hacia el sur, que llamé estrecho de Spencer en honor del muy honorable C. Spencer; y al mismo tiempo nos dirigimos al sudeste por sur $1/2$ sur.

Como el tiempo estaba frecuentemente neblinoso y los vientos eran leves, no nos alejamos de la punta oeste hasta el mediodía del 20, y a las 3 de la tarde fijé la latitud de este cabo en los $60^{\circ} 42'$ sur, longitud $46^{\circ} 23' 52''$.

Como no encontré animales en esta zona, me dirigí al este para examinar las otras partes de las islas. El 22 por la mañana estábamos a seis millas de la punta este, que llame cabo Dundas en honor de la ilustre familia de ese nombre. Despaché dos botes a explorar las costas, y en el ínterin hice observaciones para determinar la posición de este extremo del archipiélago.

Mediante una buena altitud meridiana encontré que el cabo Dundas está en la latitud $60^{\circ} 46' 30''$ y, mediante cronómetros, que su longitud es $44^{\circ} 35' 45''$ al oeste de Greenwich. A dos millas de la costa, sondeamos un fondo de arena oscura con 58 brazas de agua. Arriba del cabo, donde quedaba un poco de tierra, había un manchón de hierba corta, y muchas aves reunidas a su alrededor.

Por la tarde, los botes regresaron con dos lobos de mar y diez pieles de leopardo. Habían investigado esa isla oriental a conciencia, y como ya habíamos explorado todo el grupo sin lograr nuestro objetivo, llegaron a la conclusión que los lobos que habíamos encontrado habían migrado de alguna tierra que probablemente no estuviera muy distante de allí. Además, mis oficiales habían subido a una colina, desde donde habían visto una tierra que se extendía al sudeste. Como me pareció probable que esto fuera así, continuamos en esa dirección, pero en la mañana del 23 nos desengañamos al descubrir que la supuesta tierra era una cadena de inmensas islas de hielo, ubicada en dirección este noreste y oeste

sudoeste. Intentamos varios caminos hacia el sur hasta dar con aguas relativamente despejadas. A mediodía, calculamos nuestra latitud en $61^{\circ} 50'$, longitud 43. El viento se había desplazado al noroeste trayendo una espesa niebla, de modo que fuimos con el viento hacia el noreste con pocas velas. Por la tarde, el viento se desplazó al oeste sudoeste y se transformó en temporal, con fuertes ráfagas con nieve. Mantuvimos rumbo sur con poca vela, y en torno a medianoche pasamos un grupo de islas de hielo. Por la mañana del 24, el viento cambió, se puso neblinoso y echamos el ancla. Para evitar separarnos, las dos naves necesariamente navegaban muy juntas, y nuestro consorte⁸ siempre se mantenía del lado del viento. Al mediodía, calculamos que nuestra latitud era de $62^{\circ} 35'$; el tiempo continuaba neblinoso, con breves intervalos de tiempo comparativamente despejado, durante el cual siempre mantuvimos rumbo sur. Esta forma tan lenta de navegar era irritante y poco provechosa, pero con estas nieblas, sólo ir hacia el sur costeando era suficiente riesgo. De hecho, al atardecer, mientras la niebla nos envolvía, el segundo oficial vino a la cabina a informarme que había escollos a sotavento. De inmediato di órdenes de poner el barco a barlovento, pero como no volví a ver rompientes, llegué a la conclusión de que lo que el oficial había visto eran ballenas respirando; lo cual, por cierto, debe haber sido el caso, ya que cuando la niebla se despejó no se veía nada parecido a rompientes.

El 27 al mediodía alcanzamos la latitud $64^{\circ} 58'$, y la longitud, según los cronómetros, era $39^{\circ} 40' 80''$. A las 10 de la mañana, la variación por acimut de la brújula era $10^{\circ} 37'$ este. La temperatura del aire era de 37° a la sombra, la del agua 34° ;⁹ pero al sol, cuando estaba nublado, el termómetro ascendía a 48 grados.¹⁰ Como el tiempo aquí era mucho más parejo que en las latitudes inferiores de los 60 y 61 grados,

8. El término consorte se utiliza, corrientemente, para designar a cada una de las dos naves que navegan juntas.

9. 2,7 y 1 grados centígrados.

10. Algo menos de 9 grados centígrados.

de haber encontrado tierras que ofrecieran recursos, me cabe poca duda de que en tres o cuatro semanas ambas naves podrían haber tenido su carga a bordo. Sin embargo, como estábamos al sur de la Shetland del Sur, regresé hacia el norte, pues consideré probable que hubiera tierra entre las Orcadas del Sur y la tierra de Sandwich; y como ahora la estación estival estaba muy avanzada, era aconsejable revisar esas latitudes inferiores mientras las noches aún fueran cortas, ya que la oscuridad agregada a la niebla hace que navegar por un mar helado sea aun más peligroso.

Nos mantuvimos con rumbo norte, con el viento entre el sudeste y el sudoeste, y el 29 al mediodía nuestra latitud, por observación, era de $61^{\circ} 18'$ y la longitud, por cronómetros, $40^{\circ} 32' 15''$. La temperatura del aire era de 34° , la del agua, 34° . Las islas de hielo nos acompañaban constantemente, y, de hecho, ya estábamos tan familiarizados con ellas que apenas si las temíamos.

A las 11 de la noche, pasamos a la distancia de dos barcos de un objeto que parecía una roca. Echamos la sonda de inmediato pero, como no tocamos fondo, nos detuvimos casi por completo hasta que el contramaestre verificó que se trataba de una ballena muerta muy hinchada. Tales objetos, cuando se ven imperfectamente por la noche, suelen ser alarmantes.

Continuamos hacia el norte con poco velamen y viento del oeste, mucha niebla y rachas de nieve. El 1 de febrero al mediodía nuestra latitud era $58^{\circ} 50'$, y la longitud, $38^{\circ} 51'$. Como desde donde estábamos no se veían ni rastros de tierra, viramos al sudeste, haciendo ángulo con nuestro previo curso norte, de modo de encontrar tierra si la hubiera.

Yo había ofrecido una recompensa de 10 libras al hombre que avistara tierra por primera vez. Ello resultó ser causa de muchas penosas decepciones; pues muchos de los marineros, de vivos y entusiastas imaginaciones, nunca dejaban de ver islas. En síntesis, incontables bancos de niebla fueron reportados como tierra; y muchos, de hecho, lo parecían al punto de que nada que no fuera dirigirnos a ellos hasta que se desvanecían nos persuadía de cuál era su verdadera naturaleza.

Por la mañana del día 2, el viento oeste sudoeste aumentó hasta convertirse en temporal, que nos obligó casi a detener nuestra marcha; había frecuentes ráfagas de nieve y, como debíamos pasar por muchas islas de hielo, debimos tomar diversos rumbos y cambiar a menudo el velamen de los navíos. Evité cuidadosamente los caminos seguidos por los capitanes Cook y Furneaux; y puedo observar aquí por qué poco se perdió el capitán Furneaux en el *Adventure*, entre diciembre de 1773 y enero de 1774, de avistar Shetland del Sur y las Orcadas del Sur: así que podemos presumir que, de haber seguido él un camino 20 millas más al sur, nos habría hecho conocer Shetland del Sur hace 50 años.

Desplazándonos al este en esta latitud de 60° a 61°, estábamos constantemente acompañados por todas las aves habituales de estas latitudes. Vimos también grandes cantidades de ballenas de aleta y jorobadas; así como grandes bandadas de pingüinos que reposaban en alguna isla de hielo.

Como estábamos decididos a explorar a conciencia estas latitudes, cuando había nieblas y en la parte más oscura de la noche, nos deteníamos, con la vela mayor con los rizos tomados, desplazándonos hacia el este en cuanto la luz del día aparecía. En la mañana del 4 se creyó ver tierra, aparentemente una isla, al noreste. Hicimos la señal del caso a nuestro consorte y nos dirigimos a toda vela a verificar el hecho; pero nuestras placenteras esperanzas se desvanecieron rápidamente una vez más cuando la ilusoria isla se hundió detrás del horizonte. Regresamos a nuestro anterior rumbo este y pasamos frente a varias islas de hielo, ubicadas al este y al oeste. De hecho, vimos que todos los grupos estaban en esa dirección, hecho causado, sin duda, por los prevalecientes vientos del oeste que los llevan hacia el este y los distribuyen en proporción al agua que contengan y a la superficie que presenten en su parte visible.

Al atardecer del 4, estábamos a 100 millas de la tierra de Sandwich, y a una distancia tal del rumbo del capitán Cook suficiente para convencerme de que no había tierra en el trayecto hasta allí.

Por lo tanto, nuestra busca de tierra allí había finalizado ahora, aunque yo creía probable que se pudiera encontrar una pequeña extensión un poco más al sur de donde ya habíamos estado. Por lo tanto, informé al señor Brisbane de mi intención de mantener el rumbo sur y él, con una osadía que realzó en gran forma el respeto que me merece, expresó su disposición a continuar nuestra investigación en esa dirección, aun cuando hasta el momento habíamos tenido tan poco éxito.

Como el tiempo estaba oscuro y brumoso, nos dirigimos al sur sólo con las gavias con todos los rizados tomados. A las 10 de la mañana siguiente, la temperatura del aire era de 37 grados, la del agua, 36;¹¹ nuestra latitud a mediodía, por observación, era 61° 44', y la longitud, por cronómetros, 31° 13' 15".

Resfríos, fiebres, reumatismos

Por haber hecho una larga travesía entre densas brumas y recias borrascas, las cubiertas de nuestras naves estaban constantemente mojadas, lo cual produjo resfríos, fiebres recurrentes y reumatismos entre los marineros. Para remediar esto en alguna medida, hice que, para aliviarlos, se trasladara abajo la estufa de cocinar, y que se encendiesen buenos fuegos para secar sus vestimentas; con estas medidas y la administración de pequeñas cantidades de medicamentos, sus dolencias no tardaron en desaparecer.

Cuando estábamos en esos mares, permití que cada hombre recibiera por día tres vasos de los de vino llenos de ron; su ración diaria de carne y cerdo era de una libra y cuarto por hombre; y cada uno recibió semanalmente cinco libras de pan, dos pintas de harina, tres de guisantes y dos de cebada. Estas raciones eran más bien escasas para un clima tan frío, pero la incertidumbre respecto a la duración de nuestro viaje exigía la más estricta economía.

11. 2,7 y 2,2 grados centígrados.

Escapamos por poco

Durante el 6 y el 7 pasamos muchas islas de hielo, una de las cuales, calculé, tenía dos millas de largo y 250 pies de alto. El viento prevaleciente soplabá del oeste sudoeste y del oeste noroeste, y se alternaba el tiempo brumoso con el despejado. A mediodía, observamos 64° 15' de altitud, y nuestra longitud por cronómetros era 30° 46'. La variación por acimut antes del mediodía era de 8° 19' este.

A las 10 de la noche, con tiempo brumoso, escapamos por poco de chocar con una isla de hielo. Le advertimos a nuestro consorte, pero venía tan cerca de nuestra popa que también él pasó muy cerca de aquélla. La temperatura del aire a las 8 de la noche era de 34°, la del agua, 36°. Al despejarse la bruma por la tarde del 9, vimos lo que parecía tierra al noroeste; pero, al acercarnos, como era nuestra costumbre en todas esas apariciones, descubrimos que se trataba de uno de nuestros engañosos acompañantes, los bancos de niebla. Ahora, el viento viró al sur y sopló con fuerza, acompañado de chubascos de nieve.

Decepción por una isla de hielo

Al amanecer del 10, el primer oficial informó que había tierra con forma de pan de azúcar a la vista; en cuanto la vi, creí que se trataba de una roca y quedé totalmente convencido de que encontraríamos tierra firme un poco más al sur.

Llegamos recién a las 2 de la tarde; y no fue hasta entonces, que pasamos a 30 yardas de ella, que verificamos que no era tierra, sino hielo negro. Vimos una isla de hielo claro junto a aquélla, separada en la superficie del agua, aunque unida por debajo, lo cual producía un contraste de color que había favorecido o más bien completado nuestro engaño. En síntesis, su lado norte estaba tan incrustado de tierra negra que difícilmente nadie, a esa distancia, habría dejado de considerarla una roca. Esta fue una nueva decepción que muchos integrantes de nuestra tripulación sintieron hondamente, pues una vez más

vieron frustradas sus esperanzas de obtener una recompensa inmediata por su paciencia y perseverancia.

El viento del sur se transformó en una borrasca que nos hubiera podido llevar fácilmente hacia el norte; pero el hecho de haber visto esta isla de hielo tan cargada de tierra me alentó a esperar que se hubiese despendido de un territorio que tuviese una considerable cantidad de tierra; y que nuestra llegada a tan deseado objeto tal vez no estuviera muy lejana. Tales impresiones me indujeron a mantener el rumbo, y seguimos dirigiéndonos al sudoeste.

Numerosas islas de hielo

Puedo observar aquí que muchas de las rocas dudosas que aparecen en la carta del Atlántico Norte probablemente se hayan tratado de objetos similares al descripto; y aún siguen sin ser precisamente definidas, para gran incomodidad de todos los navegantes cautos. Al mediodía, nuestra latitud era, por cálculo, $66^{\circ} 26'$ y nuestra longitud, por cronómetro, $32^{\circ} 32'$. La temperatura del aire era de $35^{\circ} 30'$, la del agua 34° .¹²

El 11 por la mañana, el viento cambió al sudoeste por el sur y nos mantuvimos con rumbo sudeste. Al mediodía, nuestra latitud por observación era $65^{\circ} 32'$, por cálculo, $65^{\circ} 53'$; y los cronómetros daban 44 millas más al oeste que lo que indicaba la bitácora. En 3 días habíamos experimentado una corriente que corría al norte 64° oeste 48 millas: sin embargo, por la dificultad de calcular correctamente, ocasionada en los muchos cambios de rumbo y de velamen, debo atribuir el error más bien a una observación defectuosa que a una verdadera corriente. Evidentemente, nos habíamos desplazado al norte y al oeste, lo cual es lo contrario de lo que sucede habitualmente, ya que la corriente casi constantemente se desplaza

12. 1,8 y 1 grado centígrado.

hacia el este. Por la tarde, me encontré con que la variación por acimut era de $12^{\circ} 2'$ este.

Durante el 12 y el 13, el viento soplabá del sur sudoeste y nos mantuvimos con rumbo sudeste. Había numerosas islas de hielo, y el 14 al mediodía nuestra latitud por cálculo era $68^{\circ} 28'$ y la longitud por cronómetros $29^{\circ} 43' 15''$. Por la tarde, con el barco apuntando al sur sudoeste, la variación por acimut era $8^{\circ} 5'$ este. A las 4 de la tarde, las islas de hielo eran tan numerosas como para casi impedirnos pasar; contamos sesenta y seis en torno a nosotros y durante unas 50 millas al sur rara vez tuvimos menos a la vista.

Petrelés y ballenas

El 15 al mediodía nuestra latitud observada era $68^{\circ} 44'$, por cálculo, 69° ; esta diferencia de 16 millas¹³ por cronómetro en la latitud en nuestro rumbo este, resulta en una corriente de 27 millas norte 53° este en 4 días. Antes del mediodía, con el barco orientado al sur por el oeste, tomé una serie de acimutes que, para mi gran sorpresa, dieron una variación de sólo $1^{\circ} 20'$ este; por la tarde, tomé otra serie, que me dio $4^{\circ} 58'$. Como había hecho las observaciones con mucho cuidado y el instrumento era bueno, por más incomprensible que fuese esta gran diferencia no pude hacer más que atenerme a los resultados.

El 16 al mediodía nuestra latitud por cálculo era $70^{\circ} 26'$, y la longitud por cronómetros, $29^{\circ} 58'$; el viento del oeste era moderado y el mar estaba tolerablemente calmo. Las islas de hielo casi habían desaparecido y el tiempo se hizo muy agradable. Durante toda la tarde tuvimos un vivo viento del noreste y mantuvimos rumbo noroeste por el norte.

13. Una milla náutica equivale, en verdad, a un minuto de longitud medido sobre el paralelo del Ecuador. Sin embargo, es práctica corriente extender el uso de esa equivalencia a los minutos de latitud tal como hace Weddell en este caso.

Por la mañana del 17, el agua parecía haber cambiado de color, de modo que sondeamos, pero no encontramos fondo. Nos acompañaba un gran número de aves de la clase petrel azul, así como muchas ballenas de joroba y aleta.

Por la mañana tomé una amplitud, que me dio una variación de $12^{\circ} 24'$ este. El viento se había desplazado al sudeste y era leve. Nuestra latitud al mediodía por cálculo era $71^{\circ} 34'$, y la longitud por cronómetros era $30^{\circ} 12'$. Como ahora el tiempo estaba más asentado, nuestro consorte navegaba más lejos de nosotros de modo que pudiéramos tener una vista más extensa.

El 18 el tiempo era notablemente bueno, con viento del sudeste. Como desgraciadamente se me habían roto mis dos termómetros no pude determinar con exactitud la temperatura, pero ciertamente no era más fría que la que yo había encontrado en diciembre (verano), en la latitud de 61° . Con el barco apuntando a sudoeste por el sur en torno a las 8.30 de la mañana, tomé una serie de acimutes que dio una variación de $13^{\circ} 23'$ este. A mediodía, nuestra latitud por observación era $72^{\circ} 38'$, por cálculo, $72^{\circ} 24'$; de modo que, con la diferencia de longitud por cronómetro, en tres días nos habíamos desplazado al sur 62° grados oeste en una distancia de 30 millas. Por la tarde tomé una serie larga de acimutes, que dio una variación de $19^{\circ} 58'$. Este incremento en tan corta distancia parecía insatisfactorio; por lo cual, no perdí oportunidad de hacer observaciones para reconciliar estas irregularidades. Hice que se subieran a cubierta todas las brújulas y me encontré con que todas concordaban, si bien se mostraban más bien inactivas para la estima.

No se ve hielo alguno

Por la tarde había muchas ballenas en torno al barco, y el mar estaba literalmente cubierto de aves del tipo del petrel azul. NO SE VEÍA NI UNA PARTÍCULA DE HIELO DE NINGUNA CLASE. La noche era templada y serena y de no haber sido por la reflexión de que probablemente

déberíamos enfrentarnos a obstáculos en nuestra travesía hacia el norte por entre el hielo, nuestra situación era para ser envidiada. El viento sopló leve desde el este durante la noche e izamos todas nuestras velas. La amplitud del sol por la mañana del 19, con el barco apuntando hacia el sur por el este dio una variación de 15° 10' este.

Como el tiempo era agradable, nuestro carpintero se ocupó de reparar un bote y pudimos hacer diversas reparaciones en el velamen y los aparejos. A mediodía nuestra latitud por observación era 73° 17' y la longitud por cronómetros, 35° 54' 45". Por la tarde, mediante varias series de amplitudes, me encontré con que la variación sólo era de 5° 35' este. En torno a medianoche reinó la calma, pero eventualmente surgió una brisa del sudoeste por el oeste y avanzamos con un viento sur por el oeste.

Por la mañana del 20 el viento de desplazó al sur por oeste y sopló con una viva brisa, y como vimos el horizonte nublado y gran cantidad de aves al sudeste, continuamos en esa dirección. A las 10 de la mañana, con el barco apuntando al este sudeste, tomé una serie de acimutes, que dio una variación de 11° 20' este. Ahora, la atmósfera se volvió muy clara y no se veía nada ni parecido a tierra.

Islas de hielo

Desde la cubierta se veían tres islas de hielo, y desde la cofa, una. En una vimos gran cantidad de pingüinos andando. En ese momento, 20 de febrero de 1822, nuestra latitud era 74° 15', la longitud 34° 16' 45"; un vivo viento que soplaba desde el sur evitaba lo que yo más deseaba, que era avanzar más en esa dirección. Habría explorado de buena gana el cuadrante sudoeste, pero tomando en cuenta lo avanzada que estaba la estación y que nuestro camino de regreso nos llevaría a través de 1000 millas de mar lleno de islas de hielo y largas noches, probablemente entre nieblas, no pude menos que decidirme a aprovechar este viento favorable para regresar.

Lamenté mucho que las circunstancias no me hubieran permitido seguir hacia el sur, cuando, el 27 de enero, me encontraba en la latitud 65°, pues entonces habría tenido suficiente tiempo para examinar satisfactoriamente este mar.

Sin embargo, en la posición en la que me encontraba, mi atención estaba naturalmente inclinada a observar cualquier fenómeno que pudiera ser considerado interesante para la ciencia. Era bien consciente de que hacer observaciones científicas en esta poco frecuentada parte del globo era un objeto muy deseable, y por lo tanto lamentaba aun más no estar provisto de los instrumentos de los que suelen estar provistos los barcos equipados para hacer descubrimientos.

Observaciones

Como la longitud exacta del barco, así como la de las ensenadas, etc., es de primordial importancia, yo había gastado 240 libras en la adquisición de tres cronómetros; todos ellos se desempeñaron notablemente bien y, en particular, uno de ocho días (nro. 820) Murry, Londres, permaneció regular a pesar de un inédito tratamiento de repetidos choques, que el barco (de construcción ligera) sufrió a lo largo de un mes en los campos de hielo. Tal perfección en tan útil máquina no puede ser demasiado apreciada por los comandantes de nave, quienes, con asistencia de naturaleza más precisa, pueden evitar fácilmente los problemas en situaciones críticas en las que muchas vidas y muchos bienes valiosos a menudo dependen del conocimiento exacto de la verdadera posición del barco.

Las leyes a las que las variaciones de la brújula parecen sometidas han sido investigadas recientemente en forma tan precisa por individuos eminentes que los fenómenos que las constituyen hoy están establecidos hasta cierto punto.

Mis propias observaciones fácticas respecto a la variación se insertan al fin del volumen.

Las que hice en torno a la latitud de 60 grados están corregidas respecto a la atracción local según la tabla de

Experimentos hecha con la lámina del señor Barlow, en el barco de su majestad Conway, por el capitán Basil Hall y el señor Foster; pero las observaciones realizadas en torno a la latitud de 70 grados no son compatibles, en lo que hace a la cantidad de atracción local, con la teoría postulada respecto a este tema; las dejo, por tanto, en los resultados observados. Encontré una diferencia de entre 3 y 5 grados en la variación, dependiendo de si ésta había sido tomada en la bitácora o en la escotilla mayor; y he encontrado una diferencia de esa misma magnitud cuando las observaciones fueron hechas con una diferencia de una hora, aunque en el mismo lugar. De hecho, parecía evidente que la energía magnética de la tierra sobre la aguja disminuía mucho tan al sur; en parte, sin duda, debido al aumento de la inclinación o disminución de la acción horizontal sobre la aguja, que debe ser atraída en mayor grado por los objetos inmediatos a ésta. Esto, sin embargo, no puede ser decidido en forma concluyente hasta que se haya demostrado una teoría más satisfactoria con respecto a la emanación de la influencia magnética.

Aurora australis

Durante el período en que el sol se encontraba por debajo del horizonte, que era de más de seis horas, busqué especialmente la *Aurora Australis*, que el señor Foster vio en su viaje alrededor del mundo con el capitán Cook en el año 1773, pero no pude observar nada de esas características. Sin embargo, ello puede haberse debido a que el crepúsculo nunca dejaba el cielo.

El aspecto curiosamente distorsionado que los objetos y el horizonte mismo presentan, debido a la refracción, en las latitudes septentrionales más elevadas, ocurría también aquí, pero en forma apenas marcada. Media hora después de la salida del sol, a la mañana del 19, los chorros de agua que arrojaban las ballenas exhibían una refracción aumentada que, sin embargo, no tardó en desaparecer.

Campo de hielo

El hecho de que este fenómeno no se presente en forma tan marcada en el sur como en la latitud septentrional correspondiente puede atribuirse a que en estos mares no hay campos de hielo aparentemente ilimitados.

Me parece que está claro que la conjetura del capitán Cook de que los campos de hielo se forman en la costa y de allí proceden, y que no se forman en mar abierto, es correcta. Él, sin embargo, posteriormente cambia de opinión debido a que se encontró con un campo de hielo ininterrumpido a los 70 grados de latitud al norte del estrecho de Behring. Pero creo que es probable que el hielo que allí encontró procediera de tierras ubicadas al norte, a una distancia no mayor, tal vez, que 150 millas. Nadie dudará de lo probable de mi conjetura si tiene en cuenta que en la latitud 74° 15' sur (que, según la opinión recibida de anteriores navegantes de que es en proporción 10 grados más fría que la correspondiente latitud septentrional, correspondería a 84° 15' norte) encontré que el mar estaba totalmente libre de campos de hielo; mientras que en la latitud de 61° 30', a unas 100 millas de tierra, me encontré rodeado de hielo densamente unido. Como en esa situación no podíamos ver tierra, si yo no hubiera sabido de la existencia de Shetland del sur, podría haber caído en el habitual error de que este hielo continúa hasta el polo sur. Si, por lo tanto, no existe tierra al sur de la latitud a la que llegué, es decir, setenta y cuatro grados, quince minutos —tres grados y cinco minutos o 214 millas geográficas más al sur que el capitán Cook—, la más austral que ningún otro navegante anterior haya alcanzado, ¿cómo es posible que el polo sur no sea tan alcanzable como el norte, en torno al cual sabemos se extiende una gran cantidad de tierra?

Fenómenos del polo sur

El excesivo frío del hemisferio sur ha sido explicado de diversas maneras, y cada filósofo ha adoptado la teoría que mejor se adapta a su propio sistema hidrográfico. Saint Pierre lo supone procedente de una cúpula de hielo que rodea al polo sur y se extiende por un largo trecho en dirección norte. Actualmente contamos con mejores datos en los que basarnos; pues, aunque en los años 1773 y 1774 se dedicaron grandes esfuerzos a descubrir sin éxito la *terra australis incognita*, aun así nos encontramos con que hay una extensión de tierra tan al norte como lo es la latitud de 61 grados. También podemos conjeturar, sin mucho temor a equivocarnos, que la tierra con la que estamos familiarizados, como está en los 61 grados de latitud y 54° 30' de longitud, verbigracia el extremo oriental de Shetland del sur, se extiende hacia el oeste sudoeste, más allá de la longitud en que el capitán Cook penetró hasta la latitud de 71° 10'. Es sin duda esta tierra la que debe ser considerada la fuente de donde procede el excesivo frío de estas regiones. Como lo mencioné, las temperaturas del aire y del agua en la latitud de 60 y 61 grados están apenas por encima del punto de congelamiento. La fría región sin tierra y sus inmensas islas de hielo, que se desprenden continuamente en verano y que, debido a los prevalecientes vientos del oeste casi rodean la tierra, son evidentemente la causa de la muy baja temperatura que prevalece.

La parte de la región que ví no tiene tierra y se despliega en columnas de roca impenetrable que la rodean y producen grandes masas de hielo, aun en latitud tan baja como los 60° 45'.

Descubrimiento anticipado

No cabe duda de que estas islas de hielo sólo se forman en las aperturas y ensenadas de tierra; y creo que los campos de hielo no se forman fácilmente en aguas profundas.

En los sondeos, el agua no tarda en enfriarse hasta el punto del congelamiento; de modo que los campos de hielo se encuentran siempre a muchas millas de cualquier costa. Estas consideraciones me inducen a concluir que, por tener no más de tres islas de hielo a la vista en la latitud 74°, la superficie de tierra de la que hablé no se extiende más al sur que el grado 73. Si esto es cierto, y no hay más tierra hacia el sur, puede que el mar polar antártico sea menos helado que lo que se imagina, y por lo tanto puede anticiparse que hay campo despejado para el descubrimiento hasta el propio polo sur.

CAPÍTULO III

REGRESO HACIA EL NORTE. NO HAY TIERRA HELADA AUSTRAL EN LA LATITUD EN LA QUE SE LA HACE FIGURAR EN LAS CARTAS HABITUALES. SEPARACIÓN DE LOS NAVÍOS. PASO ENTRE ISLAS DE HIELO. LLEGADA DE AMBAS NAVES A GEORGIA DEL SUR. GEORGIA DEL SUR. PINGÜINOS Y OTROS OBJETOS DE CIENCIA NATURAL. OTRA VEZ NAVEGANDO. LA ISLA AURORA. LLEGADA A LAS ISLAS FALKLAND.

Como ahora me había decidido a regresar, le hice señas a nuestro consorte de que partiera con rumbo noroeste, y partimos a toda vela.

Naturalmente, nuestras tripulaciones estaban muy decepcionadas ante la falta de éxito en encontrar una tierra austral, ya que su interés en el viaje iba en proporción a la mercancía que se obtuviera. De modo que, para reanimarlos agradeciendo su mérito, expresé mi aprobación de su conducta paciente y ordenada, y les informé que estaban ahora al sur de cualquier latitud a la que hubiera llegado ningún navegante anterior. Se izó nuestra bandera, se disparó un cañón y ambas tripulaciones dieron tres hurras. Estas indulgencias, unidas a una ración de ron con agua, aliviaron su abatimiento e infundieron la esperanza de que la fortuna aún podía mostrarse favorable.

En honor a nuestro muy gracioso soberano, se dio el nombre de mar del Rey Jorge Cuarto a esta parte hasta entonces no visitada del océano.¹

1. Actualmente, no sin justicia, ese mar lleva el nombre de Weddell.

Corriente de dirección Norte

El viento continuó soplando desde el sur hasta medianoche, cuando amainó. Por la mañana del 21 surgió una brisa desde el oeste. Continuamos con rumbo noroeste con tanta vela como nos lo permitía la menor velocidad de nuestro consorte, y al mediodía del 23 regresamos a la latitud de $71^{\circ} 25'$ por observación y $71^{\circ} 38'$ por estima; hasta entonces, habíamos experimentado una corriente sur de casi trece millas en dos días. Esta dirección norte apuntala la teoría de St. Pierre, quien supone que tal corriente es causada por la fusión de los hielos polares; pero si es que existe (ya que puede tratarse de un mero error de estima), ciertamente es demasiado pequeña para producir flujo y reflujo en el océano. Para tener la posibilidad de poder determinar la corriente general de estos mares, puse en una botella una nota acerca del estado del mar en la latitud 74° , etc., la cerré bien con un corcho y la arrojé al mar. Como otra vez el agua era turbia, sondeamos con 240 brazas de línea, pero no tocamos fondo, aunque opino que lo hubiéramos hecho de contar con una línea más larga; pero como no la teníamos, como así tampoco un escandallo lo suficientemente pesado, no pudimos hacer la verificación experimental que yo hubiera deseado. Ahora, las islas de hielo se hicieron más numerosas, y nuestro consorte embarcó cierta cantidad de hielo caído para emplearlo como agua de beber. Por la tarde, el mar se calmó y probé la corriente amarrando el barco de la forma habitual, y vimos que se dirigía al noreste a una velocidad de un sexto de milla por hora. A las 6 de la tarde surgió una brisa del nornoreste y nos dirigimos hacia el oeste. Los vientos continuaron del norte, a veces muy cargados de nieve, hasta el anochecer del 26, en que se produjo otra calma.

Observaciones

Al mediodía, nuestra latitud por observación era $67^{\circ} 33'$ y la longitud por cronómetros $40^{\circ} 2'$. Por la tarde, tomé una

serie de acimutes que, en la bitácora, cuando el barco miraba hacia el oeste, dio una variación de $15^{\circ} 38'$ este. Por la mañana observé que la espuma del mar se extendía en dirección sudeste-noroeste lo cual, según la observación de latitud y longitud, indicaba una corriente de dirección sudeste a una velocidad de un octavo de milla por hora; a las diez de la noche surgió una brisa del sudeste y partimos. El 27, como a la mañana hizo buen tiempo, tomé una serie de acimutes desde la medianía del buque, con la proa dirigida al noroeste, que dio una variación de $22^{\circ} 8'$.

Pequeñas islas de hielo

Por la tarde, con la proa al noroeste otra serie dio sólo $17^{\circ} 00'$ este. Esta última observación se tomó desde la bitácora, pero la atracción local del barco no era suficiente para explicar la gran diferencia entre ambos resultados. En la noche del 27, el viento arreció desde el sur con ráfagas de nieve y nos dirigimos con rumbo nornoroeste con tanta vela como nos lo permitía nuestra seguridad, pues navegábamos entre islas de hielo. El 28 a mediodía nuestra latitud por observación era $65^{\circ} 2'$ y la longitud por cronómetros, $40^{\circ} 45'$. Ahora teníamos poco hielo a la vista en comparación a lo visto en casi esa misma latitud el 27 de enero. Al atardecer nos dirigimos al noroeste por el norte para observar la longitud de 45° . Como el 1 de marzo el tiempo era bueno, tomé varias series de acimutes, todas las cuales produjeron casi el mismo resultado. Como había empleado los mismos instrumentos y como los observadores eran los mismos que cuando estábamos en las latitudes de 67° y las que la sobrepasan, quedé persuadido de que las anteriores diferencias no se originaban en faltas de precisión en la observación, sino más bien en la inactividad o insuficiencia de la aguja. La media de los acimutes dio como variación $16^{\circ} 31'$. Al mediodía, nuestra latitud por observación era $63^{\circ} 29'$ y la longitud, $42^{\circ} 41'$. El 2 por la mañana sopló una fuerte brisa del noreste y el tiempo estaba brumoso; por la tarde, aclaró

y vimos lo que parecía tierra al sudeste, pero finalmente se desvaneció. A medianoche, el viento giró al norte y se convirtió en borrasca acompañada de ráfagas de nieve hasta el 4 por la mañana, en que aunainó, y para el mediodía teníamos tiempo despejado. Como nuestra latitud por observación era de 63° 21' y la longitud por cronómetros, 45° 22', estábamos en situación de ver lo que en las cartas del Atlántico Sur que se emplean habitualmente se representa como Islandia del sur, pero ¡ay! ese lugar no existe.

Los barcos se separan

Es muy de lamentar que haya hombres tan engañados como para propagar falsías hidrográficas; y me compadezco de aquéllos que, cuando dan con una apariencia que podría arrojar alguna luz respecto a las condiciones del globo, son impulsados por la pusilanimidad a evitar examinarla. Pero la extrema renuencia que tengo a excitar sentimientos dolorosos donde sea, impide que formule la justa censura que merecen muchos de mis colegas marinos que por negligencia, estrechez de miras producida por el interés pecuniario o timidez han omitido diversas investigaciones practicables, cuya ausencia aún es sentida por nuestra nación y más especialmente por los comerciantes y propietarios de barcos.

Durante la noche del 5, como el tiempo estaba brumoso, perdimos de vista al *Beaufoy*, y aunque dimos varias vueltas nos fue imposible volver a verlo. Durante la noche del 6 el viento viró súbitamente del nornoroeste al sudoeste, dejando un mar muy picado que nos obligó a detenernos: al romper el día, como no veíamos al *Beaufoy*, llegué a la conclusión de que estaba en camino a Georgia del sur, nuestro punto de encuentro. Nuestra separación me inquietaba, pues aunque confiaba plenamente en el cuidado y la pericia del señor Brisbane, hubiera preferido poder seguir personalmente los acontecimientos, en particular porque estábamos entre islas de hielo. Por la mañana del 7 sopló una borrasca del sudoeste y como este viento nos era favorable

nos dirigimos al norte por el este bajo gavia con todos los rizados tomados, velacho con rizados tomados y contrafoque con rizados tomados, con lo cual durante las rachas avanzábamos a 10 millas por hora. A las 6 de la mañana nos vimos en la necesidad de atravesar un grupo de islas de hielo rodeadas de gran cantidad de trozos de hielo, lo que hacía que la pasada fuese muy peligrosa: yo intentaba, según lo que se acostumbra en esos casos, singlar a barlovento en la mayor parte de ellos; pero como el mar estaba muy agitado, nos veíamos obligados a mantenernos por delante del viento. El primer oficial estaba ubicado en la cofa del trinquete para ver trozos de hielo que flotasen en el seno de las olas; y sólo fue concentrándonos estrictamente en el timón y las velas que logramos pasar felizmente y sin accidente. Con vientos largos, las islas de hielo deben ser pasadas del lado de barlovento, pues de este modo el hielo suelto, que siempre es el que deriva más lejos, puede ser evitado.

Aunque la borrasca era tan violenta que producía un mar que se llevó de las cubiertas casi todo lo que fuese movable, venía de un cuadrante tan favorable para navegar de regreso que, a pesar del hielo, no podíamos permitirnos palear, sino que mantuvimos a los hombres de ese turno vigilando, y así pasamos varias islas de hielo sin peligro.

El 9 por la mañana, el viento amainó y giró al noroeste. Durante la última borrasca habíamos avanzado 349 millas, y al mediodía nuestra latitud por observación era 55° 21' y la longitud por cronómetros, 58° 55', y por estimación, 49° 12'. Ahora nos encontrábamos lo suficientemente al norte como para sentirnos aliviados del temor de chocar con hielo, y la navegación se hizo relativamente fácil.

Georgia del Sur

Hasta el 12 tuvimos vientos variables del norte y el oeste acompañados de espesa niebla; y a las 8 de la mañana, al despejar el tiempo, tuvimos la gran alegría de avistar a nuestro pequeño consorte al noroeste, comunicándonos con él,

para enterarnos, al poco tiempo, de que todo estaba bien. Con el viento soplando fuerte del oeste, nos dirigimos juntos hacia el norte; y a las 10 de la mañana divisamos la isla de Georgia del Sur a una distancia de 8 a 9 millas al norte por el oeste. A pesar del aspecto severo de esta tierra, creo que verla fue una fiesta para los ojos de todos los que íbamos en ambas naves; y a las 3 de la tarde, ambos barcos fondearon en Adventure Bay (en la parte sudoeste de Georgia) en 7 brazas de agua, con un fondo de sólida arcilla.

A pesar que ésta no es una tierra de las más amables, consideramos haber llegado allí un feliz suceso. Nuestros marineros habían sufrido por las frías brumas y la humedad durante los dos meses que habían navegado por el sur; y como ya llevábamos casi cinco meses en el mar, era de temer que el escorbuto (esa enfermedad que acompaña tan fatalmente a los viajes largos) apareciera. Además, nuestras naves estaban tan afectadas por la intemperie que necesitaban ser reparadas; de modo que, tomando en consideración las muchas necesidades que nos acuciaban, esta isla, aunque inhóspita, podía darnos gran alivio.

Aquí, nuestras tripulaciones se alimentaron abundantemente de hierbas verdes que, aunque amargas, son muy saludables, ya que son un excelente antiescorbútico; en cuanto a la carne, había a disposición albatros jóvenes, es decir de más o menos un año: la carne de éstos es agradable, pero no lo suficientemente firme como para compararla a la de ninguna ave doméstica.

Comenzamos inmediatamente las tareas propias del tocar tierra y se comenzó de inmediato y se continuó con dedicación la busca en la isla de animales para nuestra carga, aunque experimentamos frecuentes interrupciones por los intensos temporales que prevalecían por entonces; pues se aproximaba la época del equinoccio de otoño en este hemisferio.

Aproveché la ocasión para hacer diversas observaciones desde tierra y encontré que el extremo de la bahía está en la latitud $54^{\circ} 2' 48''$ y en la longitud, según la media de dos de mis mejores cronómetros, $38^{\circ} 8' 4''$. La variación de la brújula en ese mismo punto por acimut era de $11^{\circ} 15'$ este. Como

el extremo de la bahía está rodeado de montañas, ascendí hasta la cima de una de éstas con el propósito de tomar la altura del sol desde cierta distancia del meridiano, pero tras plantar mi horizonte artificial, me sorprendió ver que, aunque no soplaban nada de viento y todo lo que me rodeaba estaba perfectamente inmóvil, el mercurio exhibía un movimiento tan trémulo que no pude hacer la observación. Evidentemente, la tierra se agitaba internamente; aunque yo sólo podía detectar esto por medio del mercurio.

Como el 17 de abril habíamos terminado con nuestras actividades en tierra, ambos navíos se hicieron a la mar y, con viento del este, nos dirigimos a las islas Falkland.

Al parecer, Georgia del Sur fue descubierta por un tal monsieur La Roche en 1675. Fue visitada por un navío llamado *El Lyon* en 1756; pero no fue explorada hasta que el capitán Cook lo hizo a bordo del *Resolution* en 1771.

No necesito recordarle al lector de las grandes ventajas que la navegación y la geografía en general han obtenido de los descubrimientos e investigaciones de ese hábil navegante; pero el público tal vez no sea consciente de hasta qué punto sus investigaciones en el sur, en particular, han sido beneficiosas para Gran Bretaña.

Elefantes marinos y lobos de dos pelos

Su informe oficial respecto a la isla de Georgia del Sur, en el cual detalla la gran cantidad de elefantes marinos (que él llama leones de mar) y lobos de mar que hay en sus costas, indujo a muchos empresarios emprendedores a equipar navíos para explotarlos; los elefantes, por su aceite, y los lobos por sus pieles. Ahora, esos animales casi se han extinguido; pero he recibido informaciones creíbles de que a partir del año en que se supo que abundaban tanto, no menos de 20.000 toneladas de aceite de elefante marino se obtuvieron para el mercado de Londres. Una cantidad de pieles de lobo marino se traían habitualmente junto a cada carga de aceite; pero anteriormente los peleteros ingleses no

tenían el procedimiento para curtirlos, por lo cual tenían tan poco valor que casi se las descartaba.

Sin embargo, al mismo tiempo, los americanos llevaban cargas de esas pieles desde Georgia a China, donde a menudo obtenían un precio de 5 a 6 dólares por pieza. Se sabe generalmente que los ingleses no gozaban de este mismo privilegio; y por ese medio los americanos sacaron por completo de nuestras manos este valioso artículo de comercio.

La cantidad de pieles traída desde Georgia por nosotros y por extranjeros no puede ser calculada en menos de 1.200.000. También puedo observar aquí que la Isla de la Desolación, que el capitán Cook también visitó y dio a conocer por primera vez, ha sido una fuente de ganancias apenas menor que la isla de Georgia. Por lo tanto, puede suponerse que durante el período en que se recurrió a estas dos islas con fines comerciales, más de 2.000 toneladas de carga y de dos a trescientos marineros se han empleado anualmente en este tráfico.

Habiendo dado así una idea del valor de lo ya descubierto en los mares del sur, diré algo acerca de la extensión y las peculiaridades de la isla de Georgia.

La isla tiene unas 96 millas de largo, y su ancho promedio es de 10 millas. Tiene tantas bahías que, cuando se encuentran en lados opuestos, son lo suficientemente profundas como para que la distancia entre un lado y otro sea muy poca. En particular, cerca del extremo occidental, hay una lengua de tierra de esta clase, de una media milla de ancho, sobre la cual se suelen transportar botes.

Dalrymple, en una carta muy antigua, representa a la isla con un canal que la cruza por completo; lo cual probablemente sea así pues, cerca del medio, hay un témpano que parece atravesarla de lado a lado.

Las cumbres de las montañas son elevadas y están perpetuamente cubiertas de nieve; pero en los valles, durante la estación estival, la vegetación es bastante abundante. Casi la única producción natural de la tierra es una hierba de fuertes hojas que crece hasta alcanzar unos dos pies; crece en matas sobre montículos que se alzan a tres o cuatro pies sobre el nivel del suelo.

Aquí no hay cuadrúpedos terrestres; aves y animales anfibios son los únicos habitantes: de la tribu avial, el pingüino rey² es el más digno de nota. Los pingüinos (que deberían ser llamados *pinguins*³ pues su nombre evidentemente deriva de la palabra latina *pinguedo*, debido a su gordura) son de naturaleza muy gregaria. Andan por la costa en grandes bandadas, muy erguidos y anadeando. Cuando se los ve a través de una atmósfera neblinosa, no es raro confundirlos con un grupo de hombres; y, de hecho, sir John Narborough los ha comparado humorísticamente con "niñitos de pie vestidos con guardapolvos". Sin embargo, los que él describe son una especie diminuta en comparación con el pingüino rey, que es el ave a la que me refiero.

En su orgullo, estas aves tal vez sólo son sobrepasadas por el pavo real, al cual, de hecho, son poco inferiores en lo que hace a la belleza del plumaje —según se puede ver en nuestros principales museos. Durante la época de emplume parecen rechazarse unos a otros con disgusto debido al raído estado de sus chaquetas; pero cuando llegan al máximo de su esplendor se vuelven a reunir y nadie que no haya terminado de emplumar es admitido en la comunidad. Que a menudo miren su propio frente y costados para contemplar la perfección de su brillantez exterior y quiten cualquier mota que pudiera afearla es de veras divertido para quien los observa.

En torno al comienzo de febrero se aparean y ponen sus huevos. Durante la época de empolladura el macho es notablemente solícito, de modo que cuando la hembra debe ir a alimentarse y lavarse, transporta el huevo hasta donde esta él haciéndolo rodar de un lado a otro y empleando sus picos para colocarlo en forma correcta. Como no tienen nido, es de señalar que llevan el huevo entre la cola y las patas, donde la hembra en particular tiene una cavidad para ese propósito.

2. Pingüino rey: *Aptenodytes patagonicus*.

3. En lugar del inglés *penguin*.

La hembra se hace cargo de sus pequeños durante casi doce meses, período durante el cual cambian completamente su plumaje; y para enseñarles a nadar, la madre frecuentemente debe recurrir a algún artificio; pues cuando alguno de los pequeños se niega a meterse al agua, lo atrae hasta el borde de una roca y astutamente lo empuja, repitiendo esta operación hasta que se echa al mar por propia iniciativa.

Hay otras tres clases de pingüinos, todos casi del mismo tamaño, pero de poco más de la mitad de tamaño que los descritos. Su plumaje no es ni la mitad de vistoso que el del pingüino rey, pero tienen la misma forma que éste y, como él, caminan erectos. Los nombres con que se los distingue son pingüinos macaroni,⁴ magallánico⁵ y de barbijo.⁶ El macaroni es llamado así porque se lo ha comparado con un lechuguino o macaroni, aunque confieso no ver la similitud. El otro deriva su nombre del ruido que hace, que se asemeja al rebuzno de un asno. Y el tercero se llama así pues picotea o parte piedras cuando se irrita. Todas estas aves tienen el hábito de robarse astutamente unos a otros, durante la época de la construcción de nidos, los materiales con que los hacen. Difieren del pingüino rey en estos pormenores y también en que tienen nidos, que a veces hacen a los costados de montículos de matas, pero por lo común en la ladera de una colina, y que están compuestos de palos y piedras. Permanecen junto a sus pequeños durante sólo cuatro meses, de enero a abril, época en la que los llevan al mar durante varios días sucesivos a una distancia de cuatro o cinco millas para acostumarlos al agua; y cuando soportan esto, parten al mar.

El albatros (el Diomedea de la ornitología) ha sido visto a menudo por los navegantes cerca del cabo de Buena Esperanza y en latitudes australes, y ha sido frecuentemente

4. Pingüino macaroni: *Eudyptes chrysolophus*.

5. En inglés, *jack-ass penguin* o pingüino asnal. Pingüino magallánico: *Spheniscus magellanicus*.

6. En inglés, *stone-cracker* o "quebranta piedras". Pingüino de barbijo: *Pygoscelis antarctica*.

(descrito; pero como la especie abunda en la isla de Georgia, registraré algunas observaciones que he hecho respecto a sus hábitos domésticos, etc. Un albatros completamente adulto puede llegar a medir 16 o 17 pies de una punta a otra de las alas cuando están abiertas; pero lo más frecuente es un promedio de unos 12 pies. Estas aves están tan abundantemente cubiertas de plumas que, peladas, parecen de no más de la mitad de su tamaño original, y nuestro asombro ante su aparente magnitud no tarda en desvanecerse. He encontrado que, limpios, pesan de 12 a 25 libras.

Hay algo notablemente cómico en su modo de aparearse; los integrantes del casal se aproximan uno a otro con gran ceremonia aparente, juntando repetidamente sus picos, meneando sus cabezas y contemplándose mutuamente con atención muy deliberada. A veces, esto continúa durante dos horas seguidas, y a una persona inclinada a la diversión todo el procedimiento le parecerá no muy distinto a nuestras pantomimas de cortejo formal. Sus picos son muy poderosos y cuando están en el nido, los he observado defenderse durante media hora de un perro activo. Sus patas son palmeadas y notablemente grandes, de modo que en aguas tranquilas pueden caminar sobre la superficie casi sin asistencia de sus alas, y el ruido de sus pasos se oye a considerable distancia. Sus huevos son más pequeños que los del ganso, tienen menos yema y más clara en proporción a su tamaño, y generalmente pesan una libra y tres cuartos. Todas las aves de la clase del albatros y la gaviota ponen sus huevos en octubre, que, frescos, son gran fuente de alimento.

En tamaño, el siguiente pájaro de los que hay aquí es el que los marineros llaman Nelly;⁷ pertenece a la clase de los petreles, es de un color mixto gris y pardo, tiene aspecto desagradable y es extremadamente voraz. Su afición a la grasa los induce a comer tanto que les impide volar. Se ha visto a una bandada compuesta de tal vez quinientos o

7. El petrel gigante: *Macronectes giganteus*.

seiscientos devorar 20 toneladas de grasa de elefante marino en seis u ocho horas. Debido a este apetito por la comida aceitosa, su carne es incomible y sus huevos no son tan buenos como los de las otras aves que mencioné.

La mayor parte de las aves oceánicas más pequeñas del hemisferio austral residen en esta la isla; pero como son bien conocidas, es innecesario enumerarlas.

Me temo que la descripción de estos animales haya sido tediosa, ya que, para algunos lectores, tales observaciones pueden ser consideradas de poca importancia; pero he preferido tratar los peculiares instintos de estas criaturas a un detalle minucioso de sus dimensiones y colores, con los que el público ya está familiarizado.

Habiendo dado una idea del valor de los descubrimientos australes para Gran Bretaña, y dicho todo lo necesario respecto a los animales encontrados, regresaré al diario de nuestro viaje.

A las dos de la tarde del 17 de abril, el extremo oriental de Georgia se divisó al noreste media norte a unas 14 millas. El viento se intensificó desde el sur, produciendo un mar picado y desagradable: el 18, como el viento soplaba del sur y el tiempo estaba brumoso, no pude ver las islas Cormorán como era mi intención. Se afirma que están ubicadas en la altitud 53° 48' y longitud 43° 25', y se dice que están al nivel del agua, lo cual no creo que sea así pues he recibido informaciones confiables de que aparecen como tres pináculos de 60 o 70 pies de alto rodeados por un arrecife. Presumo que fueron estos arrecifes los que dieron origen a la supuesta existencia de las islas Aurora. En 1796, el buque de guerra español *Atrevida*, enviado a relevar lo que se llaman las Auroras, probablemente haya visto estas rocas, y debido a una confusa coincidencia de circunstancias el comandante supuso que había descubierto tres islas, que por lo tanto fueron reportadas oficialmente al gobierno. Desde entonces, esas islas han encontrado un lugar en nuestras cartas, con el trayecto del *Atrevida* en torno a ellas; y por darles crédito, todos se han visto llevados a creer en su existencia: en consecuencia, como están en la ruta de los barcos que van camino

el rodear el Cabo de Hornos, la idea debe ser un gran obstáculo para la navegación.

Un ejemplo de esto se dio en el caso de un amigo mío, quien me informó que una vez, teniendo viento a favor, debió esperar a que se hiciera de día a causa de estas islas, demorando mucho de esa manera su pasaje en torno al Cabo.

Pero ahora que estamos cerca del lugar donde se hizo este supuesto descubrimiento español, tal vez no esté fuera de lugar una narración de la busca de estas islas que yo mismo hice en mi primer viaje, en el año 1820. Pero para demostrar cuan indiscutida es la autoridad que se concede a su existencia, insertaré primero una traducción de un informe oficial de los españoles al respecto. Es como sigue:

Extractos traducidos de las publicaciones de la Real Sociedad Hidrográfica de Madrid, publicación autorizada de 1809. Memoria segunda, tomo 1^o, p. 51, 5.^a

“LAS ISLAS AURORA

No tenemos noticias de que hayan sido avistadas antes del año 1762, en que fueron descubiertas por el barco *Aurora* que les dio su nombre. En 1790 también fueron avistadas por el barco *Princesa* de la Real Compañía de las Filipinas, cuyo capitán, Manuel de Oyarvido, nos mostró su diario en Lima y nos dio algunas informaciones respecto a su ubicación. En 1794, la corbeta *Atrevida* fue a propósito para situarlas, habiendo practicado en su inmediata vecindad, entre el 21 y el 27 de enero, todas las observaciones necesarias y medido por cronómetro la diferencia de longitud entre estas islas y el puerto de Soledad en las Maluinas (o Islas Falkland). Las islas son tres, están casi en el mismo meridiano; la del centro es muy baja y las otras dos se ven a nueve leguas de distancia.

8. Naturalmente, las publicaciones de la Real Sociedad fueron hechas en idioma castellano. Pese a ello, en esta edición se ha preferido utilizar, como fuente, los textos traducidos por Weddell.

Sus latitudes y longitudes son la siguientes:

Latitud de la isla más austral

53 15 22 sur

Longitud al oeste de Cádiz

41 40 00 O. Gr. 47 57 15

Long. Cádiz y Gr.

6 17 15

Latitud de la segunda isla

o isla baja

53 2 40

Longitud al oeste

de Cádiz

41 38 00 O. Gr. 47 55 15

Latitud de la tercera isla, hasta entonces no descubierta
llamada por lo tanto

Isla Nueva

52 37 24 S.

Longitud desde Cádiz

41 26 00 O. Gr. 47 43 15 O.

Reducida a longitud de Gr. 6 17 15

TRAVESÍA DE LA ATREVIDA

El capitán de la *Princesa* dice que al este sudeste de la isla, más bien hacia el sur, a una distancia de once millas, hay un bajo o banco, pero la corbeta *Atrevida*, que hizo varios esfuerzos por encontrarlo, no pudo descubrirlo, y sólo vio diferentes bancos de nieve que, a cierta distancia, parecen bancos o bajos".

Lo antedicho se presenta como testimonio concluyente de todos los relevamientos; a continuación se dan ciertos pormenores menos conocidos:

Apéndice a la obra antes mencionada, vol. 1. p. 213.
Número IV.

"Relato de la campaña o travesía de la corbeta *Atrevida* desde el momento en que dejó las Maluinas en enero de 1794 en busca de las islas Aurora hasta su arribo a Montevideo el siguiente 15 de febrero.

Habiendo finalizado con toda la exactitud posible las observaciones que debimos hacer en puerto Soledad, y habiendo embarcado los instrumentos y todo aquello que pertenecía a las corbetas, el 10 de enero se decidió levar anclas y hacerse a la mar. Todo el día sopló un vivo viento del sudoeste, que se calmó hacia el atardecer; y al intentar levar ancla en ese punto, encontramos que ésta se había atascado tan tenazmente que la partida se atrasó considerablemente. Las necesarias tareas continuaron a partir de medianoche, y al alba, tras embarcar todos los botes, nos hicimos a la mar.

En ese momento, el viento soplabá del oeste y nos dirigimos a toda vela hacia el este sudeste. Esta travesía (o campaña) tenía como único objeto buscar las islas Aurora (de cuya ubicación no se tenía certeza) entre los 12' a 15' de latitud y 7" de longitud, siguiendo las distintas estimas dadas por los navegantes que habían informado respecto a ellas. Aprovechamos los vientos, a veces favorables a nuestro derrotero, otras no, manteniéndonos sobre el paralelo 53 ½", y con prudente precaución, decidimos detenernos por las noches. El 15, nuestras observaciones y el avistaje de gaviotas y otras aves nos indicaron que estábamos cerca de las islas. En nuestras detenciones sufrimos el doble martirio de perder un tiempo valioso y enfrentarnos a oleajes y un frío intolerables aun para aquéllos que acababan de experimentar los rigores del Cabo de Hornos.

Al amanecer del 16 vimos dos grandes bancos de nieve o hielo a unas 5 millas al noreste. Su aspecto piramidal no habría dejado de alimentar nuestras esperanzas, pero su proximidad destruyó nuestras ilusiones; que las islas estuviesen en la latitud 53" 40' y sin horizonte despejado hicieron que no avanzásemos ni una milla más.

Hasta la mañana del 18, tuvimos niebla; no había mucho viento, pero el mar aún estaba muy de través. La observación del mediodía dio como resultado 54" 11' de latitud, medio grado al sur del paralelo establecido para nuestras investigaciones. Orzamos de inmediato con toda

la vela que pudimos para recuperar el tiempo perdido. Por la tarde, avistamos un gran mogote en forma de pan de azúcar que decidimos era una acumulación de nieve. Durante todo el día siguiente la niebla continuó, de modo que no se podía distinguir nada a una distancia de media milla.

Por la noche del 20, tras algunas horas de calma y vientos variables, sopló del sur sudeste, lo que despejó hasta cierto punto la niebla. Pusimos rumbo este, y al mediodía del 21 nos encontramos en la latitud $53^{\circ} 40'$ sur y longitud 42° oeste de Cádiz (equivalente a longitud $35^{\circ} 42' 45''$ oeste de Greenwich).

A las 5 y media de la tarde distinguimos a gran distancia hacia el norte un bulto oscuro, que a todos nos pareció una montaña de hielo. Aun así, nos dirigimos hacia ella con una buena cantidad de velamen, y cuando estuvimos cerca vimos claramente que era una gran montaña en forma de pabellón (o tienda) dividida verticalmente en dos partes; el lado oriental era blanco y el occidental muy oscuro; en éste había una franja de nieve, así como también algunas interrupciones en la veta oscura.

Todos estuvimos de acuerdo en que ésta era una isla; pero no vimos ninguna otra, y ninguna de las circunstancias coincidían con las que se informan respecto a las Auroras.*

* Extractos de algunos de esos viajes. "En 1762, la nave *Aurora*, a su regreso de Lima, vio dos islas, 35 millas al oeste de las Malvinas, según calcularon, que se extendían de noreste a sudoeste y distaban unas 2,5 a 3 leguas una de otra. La oriental era la más pequeña y tenía un arrecife que se extendía hacia la otra dejando, sin embargo, un canal despejado por el cual pasó el barco. La occidental tenía de 5 a 6 millas de extensión, de norte a sur. En los costados inaccesibles no se pudo percibir bahía alguna. Una milla al norte, un sondeo de 120 brazas no tocó fondo. Las observaciones realizadas ese mismo día la ubicaron en los $53^{\circ} 15'$ sur, y en los $325^{\circ} 22'$ desde el meridiano de Tenerife, corregidos al alcanzar Ascensión.

Busca de las Auroras

La credibilidad de estos documentos me indujo a realizar una estricta busca de las islas; y ahora, en beneficio de la navegación, relataré las circunstancias de la investigación.

En 1769, la nave *San Miguel* encontrándose en la latitud 53° 27' sur y longitud 318° 36' de Tenerife, vio seis mogotes de tierra de distintos largos; y pensando que se trataba de las islas Beauchene, al sur de las Maluinas, corrigió su cálculo, y luego llegaron a la isla de Ascensión en 8°, cuando creían estar en el meridiano de Trinidad, o Ascensión de América. Una diferencia tan enorme como 161½° los hizo sospechar que habían visto las Auroras.

En 1774, la nave *Aurora* vio un atardecer varios mogotes, que pensaron se trataba de bancos de nieve. Continuaron muy lentamente su camino durante la noche, y a la mañana siguiente los volvieron a ver. Como continuaba habiendo agua verde, así como varias aves que habían visto dos días antes, se aproximaron y vieron que era una isla que se extendía de noroeste a sudeste, de unas 3 leguas de largo; y como estaban en el mismo paralelo, observaron una latitud de 53° 38' y estimaron una longitud de 326° 10' de Tenerife. Al este sudeste de esta isla, a tres o cuatro leguas de distancia, vieron otra, que mostraba una intensa rompiente, la cual estimaron se encontraba en la latitud 53° 42' y longitud 326° 33' de Tenerife. Otros dos navíos, el *Pearl* en 1779 y el *Dolores* en 1790, también vieron éstas islas aunque no tomaron nota de su posición.

Pasamos a una milla de la isla, costeano por el lado oeste; y, desde ese punto, vimos una escarpada roca que se extendía de norte a sur. El lado sur, constantemente expuesto a los gélidos vientos de ese cuadrante, estaba cubierto de nieve; y como al noroeste estaba cortada perpendicularmente, con vientos muchos más templados y húmedos, la tierra de allí se podía ocupar perfectamente. Desde allí, virando al sudoeste, nos alejamos y seguimos nuestro camino durante la noche para ver si las observaciones del día siguiente podían ser hechas en circunstancias más favorables. Al romper el día, vimos otra isla a gran distancia, también cubierta de nieve, aunque no tan alta como la anterior. A las 6 horas podíamos distar 10 millas de ésta al norte cuarta noreste, N. p. E. y la primera se distinguió al sudeste a unas 8 millas de distancia.

Tras examinar la marcha diaria de mis cronómetros en la ensenada de San Juan, en la isla de los Estados, y tras embarcar provisiones de madera y agua, levamos ancla el 27 de enero de 1820 y pusimos rumbo este. A las ocho de la noche, el extremo oriental de la isla de los Estados quedó a cinco leguas al sudoeste por el oeste de nosotros. Durante el 28 y el 29, el tiempo fue brumoso y el viento sopló del oeste noroeste; a mediodía, nuestra latitud era $53^{\circ} 17'$, y la longitud $55^{\circ} 22'$. Continuamos a toda fuerza de vela, manteniéndonos en la latitud $53^{\circ} 15'$, y el 31 tuvimos buen tiempo, con

A las 9 la perdimos de vista; y aunque el viento arreció desde el noroeste, la rodeamos sin resultado; pues como las nubes no se habían disipado, no podíamos obtener la latitud al meridiano. De todas maneras, esperamos; y a la una teníamos una altitud, y a las tres otra, mediante las cuales deducimos la latitud referida a las islas que habíamos visto y la longitud calculada por los cronómetros: se determinó que la primera estaba en la latitud $53^{\circ} 15' 22''$ sur y longitud $41^{\circ} 4' 0''$ oeste de Cádiz. Ahora el viento soplaba del sudoeste y nos dirigimos al sur, buscando en latitudes más altas vientos más favorables que nos permitieran desplazarnos hacia el oeste y alcanzar la costa de Patagonia.

El 24 al mediodía estábamos en los $55^{\circ} 28'$ de latitud sur; y como no dimos con mejores vientos, sino con mares más agitados y fríos más intensos, se resolvió disminuir la latitud en busca de tiempo más favorable. Nos mantuvimos con rumbo norte, inclinándonos a babor, a toda vela; y al anochecer del 26 avistamos al este cuarta noreste un bulto blanco, que inicialmente nos pareció ser un campo de hielo; pero su inmovilidad pronto nos convenció de que era una isla. Es una gran roca, conformada en abruptos pináculos, con forma de silla de montar. El noreste estaba cubierto de nieve, pero el lado sur, por ser perpendicular, no podía retenerla. A una milla de este último punto se extendían varias escolleras rematadas en pequeñas islas. Costeamos esta gran roca a una regular distancia, sondeando frecuentemente, sin tocar nunca fondo. El 27 por la mañana tuvimos buenas observaciones de latitud y longitud; lo cual, en lo que se refiere a dicha isla, fue ubicada en la latitud $52^{\circ} 37' 24''$ sur y $41^{\circ} 26'$ oeste de Cádiz" (nota del autor).

viento del norte. Por la mañana, pasamos junto a algas, y varias aves se acercaron al barco, lo cual me dio la esperanza de que nos estuviésemos aproximando a las islas. Nuestra latitud por observación al mediodía era $52^{\circ} 47'$ sur y la longitud por cronómetros, $48^{\circ} 47'$, y por estima, $48^{\circ} 38'$. Por la tarde, observé que la variación de la brújula era de $16^{\circ} 11'$. A las siete de la tarde pasamos por la (supuesta) latitud y longitud de estas islas sin observar ni la más mínima apariencia de tierra. Continuamos en el paralelo de la latitud, avanzando por el lugar que se les adjudicaba hasta llegar a la longitud de 46° . Consideré que este margen de error para la longitud era bastante amplio, en particular si se considera que la *Atrevida* partió de Puerto Soledad en las Islas Falkland; el cual está a sólo unos tres días de navegación desde el punto de nuestra investigación: de modo que sus cálculos de estima no pueden haber errado demasiado, además de que tenía cronómetros que tienen que haber sido casi exactos. Estas consideraciones produjeron cierto grado de sorpresa en mi mente; y, en ese momento, me resultó imposible reconciliar mi experiencia con los hechos aducidos. Sin embargo, estaba decidido a no abandonar el objeto de mi pesquisa hasta no quedar plenamente satisfecho respecto a la verdad o falsía de este problema geográfico. Ahora, el tiempo estaba notablemente despejado y desde el tope del mástil se podría haber visto tierra de una altura mediana en un radio de ocho leguas; pero seguíamos sin ver nada. A continuación, pusimos rumbo sur sudeste hacia la latitud de $53^{\circ} 17'$, y luego oeste por el sur para avistar la isla austral; pero en vano: no aparecieron ni indicios de tierra. El 2, sopló una fuerte borrasca del nornoroeste, con tiempo tormentoso; y avanzamos lentamente, con la vela mayor con los rizos tomados y los sobrejuanetes izados y los demás palos arriados. A mediodía, el tiempo despejó y obtuvimos la altitud meridiana del sol, que dio latitud $52^{\circ} 58'$ y nuestra longitud por cronómetros era $48^{\circ} 6'$; nuestra latitud por estimación era $53^{\circ} 20'$. Habíamos experimentado una corriente del norte de 22 millas, parte de la cual debe ser atribuida a error de cálculo.

La ubicación de la isla central ahora se determinó en sur 33° este, a ocho millas de distancia. Teníamos una vista despejada de 6 o 7 leguas, pero no se veía nada parecido a tierra. La única posibilidad de encontrar las Auroras que nos quedaba, era, me pareció, seguir varias derrotas entre las altitudes 53° 15' y 52° 37'; y así lo hicimos, hasta llegar a la longitud de 46° 29' por cronómetro. Como en todo este tiempo no vimos nada que pareciera tierra, fuera de bancos de niebla que a menudo nos produjeron graves decepciones, regresamos hacia el oeste; y el 5, nuestra latitud a mediodía era 52° 44' y la longitud por cronómetros, 48° 33'. De ese modo habíamos vuelto a pasar por encima de la ubicación de estas islas sin verlas. El 6, nuestra latitud por observación era 53° 24' y la longitud por cronómetros, 49° 49'. Continuamos dirigiéndonos al oeste con poco velamen, con viento del norte; y el 7, nuestra latitud por observación era 53° 33' y la longitud por cronómetro, 51° 5'. Habiendo así registrado con diligencia el supuesto lugar de las Auroras, llegué a la conclusión de que sus descubridores habían sido engañados por las apariencias; y por lo tanto consideré que continuar la busca sería una infructuosa pérdida de tiempo; y, para alegría de mis oficiales y tripulación, dirigí nuestro rumbo a las islas Falkland.

Causas probables del error de los navegantes españoles

La aparente validez de los documentos impresos que afirman la existencia de las Auroras naturalmente me llevó a preguntarme de qué manera podían haberse equivocado tanto esos oficiales españoles. Hay dos maneras en las que esto puede haber ocurrido (a hombres no habituados a navegar mares fríos y tempestuosos, embarazados de hielo), a las que fácilmente pueden haberlos llevado sus deducciones. Los informes de viajeros anteriores al viaje de la *Atrevida* no merecen, por su imperfecto conocimiento de la ciencia de la navegación, mucha atención. Sin embargo, la investigación

llevada a cabo por la *Atrevida* ciertamente es asunto de importancia, debido a que a ellos se les había indicado particularmente que determinarán la situación de estas islas; y por lo tanto era de esperar que ese punto hidrográfico se estableciera sin lugar a duda.

Partieron de Puerto Soledad el 14 de enero con cronómetros a bordo, circunstancia que debería haber asegurado la precisión, y se dirigieron a la región del lugar que debían investigar. El 21 vieron una isla, que, según lo expresan, parecía una gran montaña, en forma de pabellón o tienda dividida verticalmente en dos partes. Posiblemente se haya tratado de la isla Cormoranes, que está casi en la misma latitud, pero difiere en seis grados de longitud. Más o menos en ese momento, dieron con mucho hielo que derivaba hacia el sur, que probablemente se hubiera formado en torno a la base de esas rocas; y los picos que aparecían por encima de éste, libres de nieve y de color negro, no habrán dejado duda de que esa parte era tierra. El hielo que se formó en el lado sur, que probablemente hubiese sido llevado a la fuerza a ese arrecife de rocas, podía ser tomado por una extensión de tierra cubierta de nieve; y guiándose por esos mismos datos puede presumirse que lo que describen como segunda isla fuera un témpano, y la tercera, que afirman haber avistado el 27, era tal vez la misma que vieron el 21, es decir, las islas Cormoranes, cuya base tendría un aspecto alterado por el desplazamiento de la posición del hielo. La diferencia de longitud entre las islas Cormoranes y el lugar que se asigna a las Auroras apenas si parece admitir mi conjetura de que sean lo mismo; pero se sabe bien que en muchas ocasiones la longitud de lugares ha sido flagrantemente mal identificada debido a que se asumieron distintos meridianos, así como debido a errores tipográficos y otros producidos por la ignorancia.

Inexistencia de las Auroras

La única otra manera en que se puede postular un motivo que explique la falacia de este descubrimiento es que lo que vieron eran todas islas de hielo incrustadas de tierra, similares a la que mencioné haber visto muy al sur.

Habiendo llegado así a la conclusión de lo que considero un tema de interés para la ciencia hidrográfica, esto es, determinar la inexistencia de estas islas, regreso ahora a nuestra posición, cuando, debido al tiempo brumoso, no pudimos avistar las rocas de los Cormoranes.

Continuamos hacia el oeste a toda la vela que pudimos; pero el viento cambiaba tan continuamente entre el sudoeste y el noroeste que avanzábamos poco; y sólo progresábamos desplazándonos de costado cuando el viento cambiaba. El velacho estaba casi siempre con los rizos tomados, y a menudo arriado. Nuestro consorte continuaba junto a nosotros y no perdimos oportunidad de continuar con rumbo oeste. El 22 de abril nuestra latitud por observación era 54° 15', y la longitud por cronómetros, 46° 49'; por estimación, 47° 11'.

Pérdida del bauprés

Durante el 23 y el 24 tuvimos el viento de este a sur; pero al mediodía del 2 giró al sudoeste. El tiempo continuaba muy desparejo; y el viento, que cambiaba a menudo de dirección y continuaba soplando fuerte, producía unas olas tan irregulares que muchos de nuestros obenques y brandales resultaron arrancados; y de no haber sido por la precaución que tomé de tener hasta tres obenques adicionales por lado en el trínquete y el mesana, ciertamente los habríamos perdido. Navegar en cercanías de las supuestas Auroras con largas noches e intensas borrascas nos habría causado gran ansiedad de no haber sido porque previamente habíamos verificado su inexistencia; y ciertamente me alegré de obtener ese beneficio por los esfuerzos que había hecho previamente por aseverar esa circunstancia.

El 3 a mediodía sopló una intensa borrasca del oeste sudoeste y nos detuvimos. Durante la tarde, nuestro consorte pidió su bauprés debido a las fuertes olas que pasaron por encima de él, aunque en ese momento sólo una pequeña parte del mismo sobresalía de la proa. Afortunadamente teníamos una verga con la que lo suplantamos cuando el tiempo lo permitió.

El 2 de mayo al mediodía, nuestra latitud por observación era $53^{\circ} 44'$ y la longitud por cronómetros, $59^{\circ} 27'$ y por estimación, $61^{\circ} 6'$. El tiempo aún era malo; pero a cada momento en que se podía avanzar, lo aprovechábamos de buena gana; y al día siguiente, a las 11, vimos la isla de Beauchene a 5 leguas al noroeste por el oeste. Proseguimos hacia el oeste a lo largo del sur de las Falkland y, debido a una serie de borrascas adversas y a una fuerte corriente que corría hacia el este, no llegamos a puerto hasta el 11 de mayo, donde echamos ancla en New Island,⁹ en el extremo occidental de las Falkland.

9. Isla de Goicoechea.

CAPÍTULO IV

MUERTE DE UN MARINERO; SUPERSTICIONES. ISLAS FALKLAND. EL RELATO DEL CAPITÁN BARNARD SOBRE SU SOLITARIA ESTADÍA EN NEW ISLAND. PÉRDIDA DE LA CORBETA *L'URANIE*. MOTÍN A BORDO DEL *HEROIND*. EL CAPITÁN JEWITT TOMA POSESIÓN DE LAS ISLAS FALKLAND PARA EL GOBIERNO PATRIÓTICO DE BUENOS AYRES.

Como mi intención era pasar el invierno aquí, elegí un fondeadero en Quaker Harbour en Swan Island¹ como cuarteles de invierno, desmantelé el bergantín y lo aseguré en todos los aspectos contra las intensas borrascas que eran de esperar. Mantuve el cúter en condiciones de funcionamiento con el objeto de proseguir con nuestro cometido.

Sería tedioso narrar pormenorizadamente nuestra actividad diaria, de modo que sólo mencionaré aquello que me llamó especialmente la atención.

Nuestro tonelero y carpinteros construyeron instalaciones en tierra para llevar adelante sus respectivas tareas e hicimos nuestros arreglos generales para permanecer en tierra. Tuve especial cuidado de observar los vientos y el tiempo, pues era muy consciente de que pocas personas están familiarizadas con la naturaleza de este clima. Daré un resumen de estas observaciones en otro lugar.

Para evitar la necesidad de abreviar el viaje a causa de las provisiones, reduje la ración de cada hombre, en ambos navíos, a media libra de carne salada por día, cuatro libras de pan, una pinta de harina, tres medias pintas de harina de

1. Isla Cisne.

avena y lo mismo de guisantes. La falta de carne se suplió con lo que pudiera obtener una partida de caza, además de los gansos que hay en la costa, los cuales, si bien saben excesivamente a pescado, se aprecian mucho si se tiene apetito.

El 18 de junio, al regresar al bergantín de una travesía en el *Beaufoy*, recibí la perturbadora noticia de que un hombre había muerto en mi ausencia. Su nombre era Francisco Antonio: era nativo de Tercera, una de las islas occidentales. Al parecer, John Atkinson, el carpintero, había hecho por él todo lo que le permitieron sus escasos conocimientos de medicina, alentados por su corazón sensible, pero en vano. El fallecido había estado tísico por muchos meses, además de sufrir espasmos en el vientre, que al parecer habían sido la causa de su muerte. Para cuando llegué ya había muerto hacía tres días, y el carpintero había preparado un ataúd. Ahora sólo faltaba la ceremonia de la sepultura, que realizamos de inmediato en Swan Island. Leí el servicio funerario de la iglesia de Inglaterra sobre el cuerpo y, para marcar el sitio, pusimos un tablón a la cabeza de la tumba.

Superstición de los hombres de mar

La muerte de este hombre causó una impresión tan melancólica, particularmente en la mente del tonelero, que su salud se deterioró considerablemente. Había acompañado al fallecido durante su enfermedad y estuvo presente cuando murió; y como sólo tenía la compañía del carpintero y de un muchacho, en un país deshabitado, sin distracciones que pudieran desviar su atención de la contemplación de tan luctuoso evento, la consecuencia fue la debilidad mental. Tales sentimientos, cuando producen imbecilidad mental, ciertamente deben ser desalentados; pero son en general preferibles a la descuidada e insensible indiferencia ante el destino ajeno y a la solemne consideración del más allá. Se observó también que nuestro perro saltaba a la litera donde dormía el fallecido, y que exhibía conductas que se consideraron llenas de misterioso significado. Se cree generalmente

que los marineros son supersticiosos; y ciertamente es sorprendente que esos hombres, que permanecen impertérritos en medio de la carnicería de una enconada batalla, tiemblen con el extremo opuesto de la cobardía ante la idea de un fantasma o un duende. Indudablemente estas impresiones se originan en la práctica que tienen los marineros de divertirse unos a otros con historias aterradoras durante sus guardias en las noches oscuras.

Durante la última parte de julio y los meses de agosto y septiembre, tuvimos varias borrascas del sur con nieve, pero ésta rara vez permaneció en el suelo más de veinticuatro horas, fuera de la cumbre de las montañas más altas.

Encontrando que nuestra carga no podría completarse aquí, resolví ir a Shetland del Sur; y por lo tanto, en septiembre, volvimos a equipar ambos navíos y nos trasladamos 12 millas a New Island.

El 7 de octubre, habiéndonos preparado, aunque con escasos recursos, para una navegación austral, levamos anclas y nos dirigimos a Shetland del Sur.

Islas Falkland

Como pasé dos inviernos en las islas Falkland y visité casi todas sus radas, puedo aventurarme a hablar de ellas con la esperanza de dar a saber algo útil a quienes no las conocen.

Este grupo deshabitado, que ahora se conoce generalmente por el nombre de islas Falkland, consiste de casi noventa islas ubicadas entre la latitud de 51° y 52° 45' sur y entre la longitud 57° 20' y 61° 40' oeste. Dos de ellas tienen considerable extensión (las dos islas principales, de las cuales las otras toman su nombre) y se llaman propiamente las Falkland Este y Oeste. La isla occidental es con mucho la mayor; pero su costa es tan accidentada que es difícil determinar su tamaño exacto. Su mayor largo, de noreste a sudoeste es de casi cien millas, y su mayor ancho, de unas 50. La isla oriental, cuyo largo de noreste a sudoeste es de unas

78 millas y cuyo mayor ancho es de 47 también es tan accidentada que en un punto dos bahías casi se unen.

El brazo de mar que separa las dos islas principales tiene de 7 a 12 millas de ancho; y muchas de las islas más pequeñas están ubicadas allí. Este canal es navegable para barcos de cualquier tamaño, y siguiendo la mejor carta, que es la del teniente Edgar, puede ser pasado con seguridad, pues todos los peligros están indicados allí. No puedo dejar pasar esta oportunidad de testimoniar en los términos más enérgicos la precisión con que el teniente Edgar delineó la costa de la isla occidental principal y de las más pequeñas que la rodean.

Sin conocer personalmente al autor, me veo inducido a recomendar su carta por la experiencia que tuve de su gran utilidad durante las muchas noches oscuras y tormentosas que he pasado entre esas islas. He echado ancla en los fondeaderos de ese brazo y los he encontrado cómodos y, de hecho, tan buenos como cualquiera de los que hay en el mundo. Hay muchas entradas en la costa norte de la isla occidental; la principal es la que lleva a Puerto Egmont y puede ser vista desde el mar a cierta distancia. Si se mantiene esa abra al sudeste por el sur (por brújula) se puede ingresar en ella sin riesgos.

A unas 9 millas al noroeste de la entrada hay dos islotes; pasando a media milla del lado occidental de éstos, el derrotero será aproximadamente sur sudeste media este.

El asentamiento inglés se hizo en este puerto, pero ciertamente el sitio fue mal escogido. Aún se pueden ver las ruinas de parte de la ciudad sobre la ladera sur de una montaña de no menos de 600 pies de alto. Al parecer, estos colonos habían ubicado sus huertas al oeste de esta montaña, pero durante el invierno ello debe haberlos privado de los rayos solares durante la mayor parte del día. No puedo entender qué puede haberlos impulsado a escoger ubicación tan oscura y poco propicia, a no ser que haya sido por el fondeadero.

La ensenada es casi demasiado espaciosa, pues su enorme tamaño hace que cuando soplan vientos fuertes la comunicación con tierra sea difícil. El mejor fondeadero es que el

que está inmediatamente al lado del arroyo al pie de las ruinas, orientado al nornoroeste, con 9 brazas de agua, a unos tres cuartos de milla de la costa. Más allá del extremo oriental del arroyo corre una escollera, marcada por algas. Aquí el fondo es tan duro que, tras romper varios motones y cabillas, me vi obligado a amarrar el navío en marea baja y esperar a que la marea quitase el ancla del fondo.

El mejor lugar para cargar agua es la fuente del arroyo y el método más expeditivo y conveniente de obtenerla es llenando las barricas en el momento en que la marea está más baja y llevarlas flotando hasta el navío. El combustible, el segundo artículo en importancia por su necesidad, se puede obtener extrayendo turba a unas cien yardas de la parte más alta del arroyo; pero debe ser secada y no es tan buena como la que se obtiene en otros lugares.

Aquí la marea fluye diez minutos después de las siete en luna llena y en cambio de fase, y sube unos 9 pies. Hace pocos años, las provisiones eran abundantes en este puerto, pues había muchos cerdos dejados por los colonos que se habían hecho silvestres en la isla Saunders; pero ahora casi se han extinguido. Los caiquenes, que hace pocos años eran muy numerosos, ahora apenas si se ven; de modo que los únicos suministros con que se puede contar son patos y gansos que se alimentan del pescado y sustancias afines que hay en la costa, y que por ello no tardan en hacerse nauseabundos al gusto. Por lo tanto, es adecuado mencionar que pueden proveer las islas ahora, pues los informes de hace muchos años no se aplican al presente. Un ejemplo de esto ocurrió en el caso de un barco francés que llegó a puerto Egmont en el año 1820 en busca de una carga de cueros de lobo marino y aceite. El capitán era un teniente de la armada francesa y su barco estaba elegante y costosamente equipado. Al parecer, proyectó su viaje basándose en que su padre había estado en ese puerto hacía cuarenta y dos años, y que en esa ocasión había visto las playas cubiertas de elefantes marinos y focas. El hijo esperaba que esto continuara siendo así; pero como no encontró ni un animal, abandonó el viaje, indudablemente causando grandes pérdidas a sus empleadores.

Sería fácil incurrir en el error del comodoro Byron respecto a la fecundidad de la foca. Dice (ver el *Viaje de Byron*). "No nos sorprendió encontrar tan prodigiosa cantidad de focas, ya que más tarde descubrimos que pueden parir 18 crías o más por vez. También se ven leones de mar de tamaño prodigioso en la costa. Tuvimos muchas batallas con estos animales anfibios, cuya muerte requería a menudo del trabajo de seis hombres durante una hora".

Como se sabe ahora, habitualmente la foca no da a luz más que una cría por vez; y puedo hacer notar una circunstancia que puede haber llevado a error al comodoro en sus conclusiones sobre este tema. La desproporción entre el gran macho y la hembra de la foca es casi tan grande como la que existe entre una vaca y su ternero. Un gran macho, como el *gran seignor*, frecuentemente tiene, cuando está en la playa, de 15 a 20 hembras bajo su dominio inmediato. Éstas, por su comparativa pequeñez, pueden fácilmente haber sido tomadas por el comodoro por las crías, y el macho por la madre.

En cuanto a matar al león de mar (propiamente, el elefante de mar), para un hombre familiarizado con la práctica, ahora es tarea de tres minutos; pero sin apuñalarlo en el corazón o romperle los sesos, es cosa tan difícil que probablemente requiera de un tiempo tan largo como el que menciona Byron.

Después de Puerto Egmont el principal fondeadero es West Point Harbour, ubicado en el extremo occidental de la tierra austral del brazo de mar de Berkeley. La carta muestra, correctamente, dos entradas a este fondeadero; una por el norte, otra por el sur. Las islas Jason están al noroeste y son un considerable obstáculo a la entrada sur. Quienes no estén familiarizados con la región deben cuidarse y evitar estas islas por la noche o en mal tiempo, pues la marea que las atraviesa es tan fuerte e irregular como para hacer casi inmanejable un barco. El paso sur a la ensenada de la punta occidental se sortea fácilmente cuidándose, cuando se viene del oeste, de mantenerse cerca de la isla de la punta occidental para entrar así al canal o senda; si se descuida esta precaución, con viento del oeste se puede ir a dar a sotavento

del pasaje y encontrar dificultades para sortear las bahías de sotavento, donde a menudo hay una fuerte marejada del oeste. La latitud del fondeadero es $51^{\circ} 24' 15''$, y la longitud, según una cantidad de deducciones de observaciones celestes y cronómetros, $60^{\circ} 36' 30''$. El mejor fondeadero queda antes de una pequeña caleta al lado sur de la ensenada, con cinco brazas de profundidad sobre un fondo de arena y barro. La velocidad de la marea apenas si se percibe, aunque junto a la costa sube 9 pies y fluye, con luna llena o en cambio de fase, 30 minutos después de las 7 de la mañana. Se puede obtener agua en la tierra inmediata a la caleta; y al lado de la ensenada también hay un arroyo de agua en el que se pueden capturar mújoles² con trampa. Este alimento es abundante en la primavera y el otoño de este hemisferio tanto aquí como en Beaver Island³ y también en Little Port Egmont, una bahía del lado occidental del paso a Puerto Egmont. También se han capturado mújoles en la costa norte de Swan Island, pero allí son muy escasos. West Point Island tiene una caleta en la que fondeamos durante dos meses de invierno en 1820; pero no es lo suficientemente grande para ser siempre útil. En el extremo occidental de la isla hay un criadero (por así llamarlo) del albatros chico, que en octubre ofrece buen suministro de huevos. Crecen algunas matas en torno a la caleta, pero son demasiado menudas para emplearlas siquiera como leña. Al salir por el canal al sur con la marea vaciante, que corre hacia el noreste con gran rapidez, se debe entrar rápidamente a la gran ensenada cuando ésta se abre, para evitar ser arrastrados hacia el norte por la marea.

Desde la entrada sur del canal, la isla del norte dista 22 millas al sur 25° oeste. Considero que New Island es el acceso más fácil de todos los del cuadrante occidental. La ensenada Ship, que es cómoda, queda en la latitud $51^{\circ} 42' 36''$ y longitud $61^{\circ} 9'$. Debido a la diferencia de tiempo desde

2. Mújol o lisa. Es posible que Weddell se refiera a alguna de las especies del género *Nathutenia*.

3. Isla San Rafael.

el cabo de Hornos, cuya longitud, por observación lunar y cronómetros, calculo que es $67^{\circ} 13' 45''$, está en $61^{\circ} 15'$. Sin embargo, el promedio $61^{\circ} 9'$ se acerca más a la verdad. Viniedo desde el oeste en la latitud $51^{\circ} 42'$, New Island puede distinguirse fácilmente por ser la isla grande más septentrional de ese grupo, y porque en su extremo norte se distinguen dos islotes, llamados Saddle Island⁴ y North Island: entre éstos y el extremo septentrional de New Island hay un paso despejado; pero con viento fuerte, la marea produce una violenta mar rizada que, de todas maneras, he pasado sin accidentes.

Como Ship Harbour es el fondeadero más recomendable de esta isla, observaré que al dirigirse al mismo con fuerte viento del oeste, así como al hacerlo rodeando el extremo norte de la isla, hay que estar particularmente atento al velamen, pues las ráfagas de viento que soplan desde la tierra alta son de gran violencia. Con viento del oeste, puede optarse por el paso sur. Un grupo llamado las Seal Rock se alza cerca del extremo sur de New Island, y el mejor paso es entre ésta y aquél, y, manteniéndose lejos de las algas que se divisan a poca distancia del extremo de la isla, no se correrá peligro. Las pequeñas islas redondas del lado oriental de New Island tienen buenos canales que las cruzan y entre ellas Ship Harbour es la tercera bahía desde el sur y se la puede reconocer fácilmente pues tiene una pequeña isla, que denominé Ship Island. Detrás de ésta está el mejor fondeadero, que tiene siete brazas de agua y un fondo de arcilla sólida, y el extremo sur de Ship Island, orientado hacia el sudeste, cubre el sudeste de la bahía. El fondeadero está perfectamente rodeado de tierra por todos lados.

La falta de madera en estas islas sería un gran inconveniente si no fuera porque hay abundancia de buena turba. La de Ship Island es inagotable; he quemado muchas toneladas,

4. Isla Montura. No confundir con las otras islas del mismo nombre mencionadas en el Capítulo II (Orcadas del Sur) y en el Apéndice en que se incluyen las observaciones acerca de la navegación en torno al cabo de Hornos.

encontrando que es un excelente sustituto del carbón. Para secarla, hay que extraerla de los costados del pozo y no a mucha profundidad; y como hay varios pozos de turba, explotándolos en forma alternada se puede procurar el material en condiciones adecuadas para su uso.

Se puede obtener buena agua en una playa arenosa situada antes del fondeadero; pero el pozo del que generalmente se extrae está tan cerca de la playa que las mareas altas la suelen poner salobre. Debido a esa circunstancia, encontramos, cuando estábamos navegando, que varias de nuestras barricas de agua no se podían beber. Con poco esfuerzo, ese pozo o estanque se podría hacer ocho o diez yardas más alto sobre el talud, y pasar el agua a las barricas con baldes.

La isla es montañosa y su lado occidental exhibe una serie de aterradores precipicios, uno de los cuales está 550 pies por encima del mar, que durante las tormentas que vienen del oeste golpea contra su base con extraordinaria violencia. Por lo contrario, el lado oriental cae en suaves laderas en punta que forman bahías. El largo de la isla es, de norte a sur, de unas siete millas, y su ancho promedio de unas dos y media.

Residencia solitaria del capitán Barnard

New Island es notable por haber sido durante dos años la residencia solitaria de un tal capitán J. Barnard, un americano cuyo navío fue tomado y llevado por la tripulación de un barco inglés en el año 1814 que, viniendo de Port Jackson, había naufragado del lado sur de estas islas. Conoció al capitán Barnard en 1821 en el lugar de su exilio, y naturalmente su conversación se dirigió a ese tema que, por ser interesante, "devoré con avidez". Un relato pormenorizado de su residencia en una isla deshabitada no puede sino ser considerado casi tan maravilloso como la celebrada ficción de Robinson Crusoe, ya que había una gran similitud entre tales situaciones. Los principales incidentes de este evento fueron así: el capitán Barnard estaba en New Island con su

navío realizando un viaje en busca de cueros de foca y, encontrándose en el lado sur de las islas, dio con la tripulación del barco inglés naufragado. Serían unos 30, incluyendo varios pasajeros, algunos de los cuales eran damas. Los recibió amablemente en su navío, tratándolos con la hospitalidad que merecía su condición indigente. El capitán Barnard era de América, con quien Inglaterra estaba en guerra en ese momento, y esa circunstancia creó dudas respecto a las mutuas declaraciones de amistad, aunque él prometió desembarcarlos en algún puerto de los Brasiles en su camino de regreso.

Debido a la cantidad adicional de personas, a menudo se enviaban partidas de caza a obtener víveres, y cuando el capitán, con cuatro de sus hombres, partió en una de esas excursiones, la tripulación naufragada cortó la amarra y, desafiando a los americanos que estaban a bordo, huyó con el barco a Río Janeiro, desde donde siguieron camino a Norteamérica.

Al regresar el capitán Barnard de la isla Nueva, quedó atónito al descubrir que se habían llevado su barco, ya que nunca había sospechado que nadie planease hacer nada por el estilo. Sin embargo, al reflexionar, no tardó en adivinar la causa; ya que era bastante evidente que el temor de ser llevados a América, donde serían tomados como prisioneros de guerra, había sido el motivo para cometer esta acción, que fue una mala forma de pagar el asilo que el capitán Barnard les había dado a quienes la perpetraron. Ciertamente, su conducta hacia ellos no justificaba que concibieran sospecha tal; pero al parecer escogieron actuar en forma deshonrosa antes de confiar en sus afirmaciones de que los dejaría en los Brasiles.

Como al pobre Barnard y sus cuatro compañeros no les habían dejado nada en materia de vituallas, lo cual incluso quienes se llevaron su barco deberían haber tomado en cuenta, se vio forzado a considerar cómo habían de subsistir; y recordando que había plantado unas pocas patatas, dirigieron su atención a las mismas, y en el transcurso de la segunda temporada obtuvieron un suministro útil.

Tenían un perro que cada tanto capturaba un cerdo; y los huevos de albatros, que se almacenaban en la estación apropiada, junto a las patatas, reemplazaban el pan, y los cueros de foca, las vestimentas. Construyeron una casa de piedra —que aún está en la isla— lo suficientemente fuerte como para soportar las tormentas del invierno, y hubieran estado comparativamente felices de no saberse separados de sus familias y amigos y sin ninguna perspectiva de ser rescatados de la isla en lo inmediato.

Para añadir a las desgracias del capitán Barnard, que estaba separado de su esposa e hijos, sus compañeros, sobre quienes no ejercía autoridad sino que meramente indicaba aquello que era conveniente para todos, se impacientaron incluso ante este suave control y, aprovechando una ocasión, robaron el bote, dejándolo solo en la isla. Tras quedar así totalmente abandonado, dedicó su tiempo a preparar ropas de cuero de foca y a recoger comida para el invierno. Una o dos veces al día subía a una colina desde donde veía un amplio panorama del océano para ver si se aproximaba alguna nave; pero siempre volvía decepcionado y melancólico: no se veía barco alguno. Entre tanto, los cuatro marineros, tras experimentar su propia incapacidad de proveerse a sí mismos adecuadamente, regresaron a él tras una ausencia de unos meses. Siguió encontrando difícil estar en paz entre sus compañeros; de hecho, uno de ellos planeó matarlo, lo cual fue afortunadamente descubierto a tiempo para evitar que ocurriera. Puso a este hombre solo con algunas provisiones en una pequeña isla en la bahía Quaker, y en el transcurso de tres semanas su ánimo había cambiado tanto que cuando el capitán Barnard lo rescató estaba abrumado por la reflexión sobre sus crímenes y verdaderamente arrepentido.

Ahora seguían sinceramente los consejos de su comandante y el mencionado transgresor se volvió verdaderamente religioso y de comportamiento ejemplar. Continuaron viviendo de esa manera, visitando ocasionalmente la isla vecina en busca de provisiones, hasta que pasados dos años fueron rescatados en diciembre de 1815 por un ballenero inglés que iba al Pacífico. El capitán Barnard

me informó que una nave de guerra inglesa había sido enviada expresamente para rescatarlos desde Río Janeiro, pero por algún accidente, el navío, aunque estuvo en las islas, no dio con ellos.

Poseedores franceses y españoles

Ya he hecho las observaciones acerca de la navegación en esta parte de las islas, que he considerado esencialmente necesarias para orientar a quienes no las conozcan, así como para conocimiento general, y ahora diré algo de lo que atañe a la principal isla oriental. El puerto principal tiene muchos nombres, pero aquel por el cual se lo conoce generalmente es Puerto Luis, en el extremo del canal de Berkeley. Está situado en el extremo oriental de la isla, y el fondeadero queda cerca de las ruinas de Saint Louis, a 12 millas de la entrada al canal. Quedan unas 30 casas, que fueron bien construidas y aún están en pie. Al parecer fueron construidas por inmigrantes franceses de St. Malô en torno al año 1764. Estas gentes industriosas y emprendedoras, tras haber progresado considerablemente en la fertilización de la tierra, fueron desplazados por los españoles, quienes reclamaban las islas para sí. Sin embargo, éstos, en parte por motivos políticos relativos a considerar que podría no ser lo suficientemente valiosa como para justificar que se volviera motivo de disputa con otras potencias o probablemente por tener vastas posesiones en otras partes del globo, nada hicieron por mejorar la región y finalmente la abandonaron por completo. Es de lamentar que no se permitiera permanecer allí a estos inmigrantes franceses, pues una colonización en este punto del Atlántico Sur evidentemente sería de gran utilidad para la navegación. Las grandes extensiones de tierra, bien cubierta de hierba, y la cantidad de buen ganado silvestre que hay en la isla son suficiente prueba de que se trata de una región que podría ser ventajosamente colonizada. Los inviernos son moderados y la temperatura rara vez baja hasta llegar al punto de congelamiento. De hecho,

muchos de mis tripulantes andaban sin calcetines durante la mayor parte de los inviernos que pasamos allí. Sin embargo, el viento sur es frío y tormentoso, aunque no frecuente: prevalecen los vientos del sudoeste y noroeste, los cuales, como soplan desde la costa de Patagonia, son comfortablemente templados.

El clima parece ser en general mucho más templado ahora que hace cuarenta años, la causa de lo cual probablemente sea que por entonces se encontraban anualmente enormes bloques de hielo en la latitud de 50°. Este hielo, pasando al norte entre las islas Falkland y Georgia del Sur, necesariamente bajaría la temperatura tanto del aire como del agua, produciendo consiguientemente una opinión desfavorable respecto al clima.

Durante los tres viajes que hice a estos mares, nunca he visto hielo del sur que derive más al norte de Georgia del Sur. Por lo tanto, deben haber tenido lugar grandes cambios en el hielo polar austral; pero dejo esto abierto a conjetura, pues me baso en los datos que me suministra el aspecto del mar en el máximo límite austral al que me llevó mi viaje.

La ensenada de Puerto Luis están en la latitud 51° 32' y longitud 58° 3' 30". La entrada a la bahía, que se forma de un lado por la punta noreste de la isla principal, se ve de inmediato al acercarse a unas pocas millas; y el pasaje a Hog Island, a unas siete millas pasando la bahía, está perfectamente despejado. Al acercarse a esta isla se verán dos grandes lechos de algas entre los cuales hay un paso que corre aproximadamente al oeste por el norte. He sondeado entre estas algas, encontrando que hay de siete a diez brazas; pero como puede haber rocas entre las mismas, no se debe pasar por allí con un barco. El canal que lleva al fondeadero cercano a las ruinas puede verse refiriéndose al plano que tracé con tanta precisión como me lo permitieron mis peculiares circunstancias.

Frente al extremo noreste de la bahía sobresale una roca llana por encima del agua, llamada roca de los voluntarios, y a unos tres cuartos de milla de ese lugar, al noreste por el este, hay una roca hundida sobre la que se perdió una

fragata francesa en febrero de 1820. Como en ese entonces yo estaba en las islas, y en el lugar del hecho al poco tiempo de que este ocurriera, tuve oportunidad de determinar algunas de las circunstancias de ese desastre, que fueron éstas:

Pérdida de la corbeta *L'Uranie*

El comodoro Freycenet había realizado un viaje científico alrededor del mundo y, tras pasar casi tres años, regresaba a su país, cuando ocurrió este triste accidente. Al parecer, lo abrupto de la costa había hecho que, al aproximarse, se confiaran; e incautamente se habían acercado a tres cuartos de milla de la misma hasta un punto llamado Roca de los Voluntarios, donde la marea siempre produce una fuerte mar rizada. Como en ese momento la marea alta estaba próxima, no se veía el agua romper sobre las rocas y el barco golpeó allí, no tardando en abrírsele un agujero en el fondo. Sin embargo, no tardó en liberarse, dirigiéndose a aguas profundas, de modo que necesariamente se recurrió a las bombas, que no alcanzaban a desagotarlo. El comodoro esperaba salvar su navío haciéndolo encallar bahía adentro, y de hecho ya había alcanzado una playa arenosa a unas diez millas de donde se había averiado; pero como el agua ya había cubierto la despensa y la marea estaba baja, tocó fondo en agua tan profunda que la despensa quedaba siempre cubierta de agua, lo que impedía toda posibilidad de recuperar nada de allí. Mientras se dirigía a la bahía había tenido la prudencia de asegurar algunas provisiones; y con éstas, y toda otra cosa útil que se pudiera mover, la tripulación llegó a tierra a salvo. Pasaron muchas semanas sin saber que hubiera ningún otro barco en la isla; y en ese tiempo, comenzaron a construir un pequeño navío con los restos del naufragio.

Como sólo habían salvado provisiones suficientes para unos dos meses, reservaron éstas para su travesía hasta tierra firme, obteniendo hasta entonces su alimento exclusivamente de la caza. Afortunadamente, en ese islote o isla hay vacunos y caballos silvestres. Cazaron muchos, pero como

había que alimentar a ciento sesenta personas, la dificultad de obtener una cantidad suficiente hizo que tuvieran tan pocas vítuallas que finalmente la tripulación se vio reducida a alimentarse de elefantes marinos, pingüinos y otras carnes con sabor a pescado, extremadamente ofensivas para un estómago delicado. Finalmente fueron rescatados de su situación de desamparo por un chalupa americana que, al pasar, los vio y fue en su auxilio. El barco del que ésta chalupa era lancha, estaba en la ensenada de la West Point mientras que yo, al mismo tiempo, estaba con mi navío en puerto Egmont. Como el comodoro francés no sabía que hubiera otro navío en las islas, envió a un oficial en la chalupa al barco que estaba en West Point para acordar con el capitán que el barco de éste lo llevase al continente. En su camino, la chalupa pasó por puerto Egmont y ancló allí, y quien estaba a cargo, el primer oficial del barco, subió a bordo, pero no mencionó el naufragio ni que tenía con él a un oficial francés: al contrario, impidió con astucia que éste me visitara, evidentemente con el propósito de evitar la competencia en la obtención de la tarifa de pasaje de estos desdichados. Pocos días después llevé a la *Jane* a la ensenada de West Point, donde se encontraba anclado el *General Knox* y no tardé en enterarme de los pormenores referidos al barco encallado. Una goleta, también adscrita al *General Knox*, llegó desde el sitio del naufragio trayendo la noticia de que un barco patriota y un ballenero de los que navegan los mares del sur, que iban de regreso, habían llegado a Puerto Luis; y como ya no se pudo guardar el secreto, y la goleta debía regresar de inmediato a Puerto Luis, inmediatamente me hice de un pasaje con el propósito de adquirir provisiones del ballenero que iba de regreso. Al llegar a Puerto Luis me encontré con los dos barcos anclados allí; el barco patriota se llamaba *Mercury*; el ballenero, *Sir Andrew Hammond*, al mando del capitán W. Hales, caballero con quien me alojé. Pronto se me informó de que el comodoro francés había negociado un pasaje con el capitán del *Mercury* para que éste lo llevara a Buenos Aires. Nunca me enteré de qué suma pagó; pero el capitán Orne, del barco americano, había pedido 20.000 dólares

para él, suma importante para pedirle a personas desamparadas. Sin embargo, no sospecho que el capitán Orne sea poco compasivo con los sufrimientos ajenos, pues lo respeto mucho por las numerosas virtudes que posee, y más bien atribuyo su aparente extorsión a que haya tenido idea de la generosidad de los propietarios.

Como el comodoro ahora sabía que mi navío estaba en las islas, para quitar cualquier impresión que pudiera haber tenido de mi indiferencia frente a su situación al no haber figurado entre quienes compitieron por socorrerlo, le dirigí una carta explicándole cuán tardíamente me había enterado y cuánto lamentaba no haber podido ofrecer mis servicios mucho antes. Me envió la siguiente respuesta, que incluyo para mostrar que mi retraso no se originó en falta de consideración sino en la ignorancia de su desdicha:

"Islas Malouines, 24 de abril de 1820.

SEÑOR,

El considerado pero desgraciadamente tardío ofrecimiento que me ha hecho mediante su carta de hoy me hace lamentar muy hondamente no haber podido llegar antes a un entendimiento con usted. Habría deseado más que ninguna otra cosa negociar con el capitán de un navío inglés, en momentos en que mi situación requería una atención que otros, menos amigos de la lealtad y de la ciencia, no podían dispensar. Prefiero no saber por qué sólo se lo informó en forma tan tardía del desastre que le acaeció a la corbeta *L'Uranie*; probablemente, señor, pueda usted descubrir sin mucha dificultad qué sórdida avaricia fue la que conspiró para mantenerlo en esa ignorancia. Para ser breve, señor, estoy a punto de partir y lo adecuado es que siga el camino que la fortuna se ha complacido en marcar.

Espero, señor, que se cumplan todas sus esperanzas y se haga de esas ventajas que por derecho le corresponden. Le ruego acepte con toda devoción estas afirmaciones de distinguida consideración, con las que tengo el honor de declararme,
 Señor,
 Su muy humilde
 Y agradecido sirviente
 (firmado) L. DE FREYCENET^o

Posteriormente tuve una conversación con el capitán Freycenet en su cámara, y por sus dichos, que eran en inglés, percibí que estaba muy afectado por sus recientes penurias; no había duda de que su salud había resultado deteriorada por los inconvenientes a los que había debido enfrentarse, agravados por haber naufragado tras un viaje largo y fatigoso; pero gozaba del compasivo consuelo de su dama, quien era muy joven y agradable. Cené con ellos, y la extremada vivacidad de Madame F. parecía acordar bien con la personalidad de las bellas de Francia: se contaba que en medio de la mayor confusión y peligro mantuvo la más sorprendente firmeza y entereza de mente; en lo que se parecía, según coincidieron diversos testigos, a la incomparable fortaleza de muchas damas francesas durante ese criminal período, la revolución francesa, en que sus más caros amigos y familiares les eran arrebatados por despiadados asesinos.

El comodoro me donó generosamente, acompañándola de un título de cesión, una pequeña nave que había hecho allí con la lancha de su barco. El capitán Hale los proveyó de pan y de otros diversos artículos que requieran, a cambio de los cuales, sin embargo, el oficial de cuentas quiso pagarle con las provisiones que habían quedado del naufragio; pero aquél rechazó vivamente cualquier recompensa y le escribió al comandante una carta en la que afirmaba que su aceptación de tal oferta hubiera sido un acto mezquino y que estaba seguro que los propietarios de su nave darían la más decidida aprobación a cualquier asistencia que él pudiera proveer sin recibir pago alguno a cambio.

Finalmente, se llegó a acuerdos definitivos y honorables y el comodoro Freycenet partió con sus oficiales y hombres al Río de la Plata, donde llegaron a salvo.

Regresemos a nuestras observaciones sobre estas islas.

Cuando los colonos abandonaron la isla oriental, dejaron tras de sí varios caballos y ganado vacuno, que se han reproducido tanto que adentrándose unas pocas millas tierra adentro se ven manadas de ambas especies. He cazado a bala muchos de esos novillos. Por lo general son feroces, y atacan a las personas solas; de modo que quienes los cazan logran ponerse a tiro de pistola de ellos mediante la siguiente estratagema: cuatro o cinco hombres avanzan en fila hacia el animal, y cómo a éste le parece que se trata de una sola persona, se detiene, dispuesto a atacar, hasta que, a 100 yardas, los cazadores se despliegan y hacen fuego, intentando alcanzar al novillo en la cabeza o la paleta. Los caballos también atacan a las personas solas, y su modo de hacerlo es formando un círculo en torno a éstas y abalanzándose; pero se los puede dispersar fácilmente por medio de un mosquete.

Puerto San Salvador está situado aproximadamente a la mitad del lado norte de la principal isla oriental; pero como es de difícil acceso, no daré sus pormenores ni lo recomendaré como sitio de anclaje a quienes no conozcan la región.

Pretensiones de Buenos Ayres

Cuando me encontraba establecido en este puerto, en 1820, se me hizo llegar una carta del comandante de una fragata patriótica nacional de 30 cañones que por entonces estaba fondeada en Puerto Luis; y para dar una idea de la clase de pretensión que tienen los sudamericanos respecto a estas islas, agrego su carta, así como algunos pormenores de cómo actuaron:

*"Fragata Nacional en Puerto Soledad,
2 de noviembre, 1820.
SEÑOR,*

Tengo el honor de informarle de la circunstancia de mi arribo a este puerto, comisionado por el supremo gobierno de las Provincias Unidas de Sud América para tomar posesión de estas islas en nombre del país al que pertenecen naturalmente.

En el cumplimiento de este deber, es mi deseo actuar hacia todas las banderas amigas con la más distinguida justicia y cortesía.

Un objetivo principal es evitar la destrucción descontrolada de las fuentes de aprovisionamiento de aquéllos cuyas necesidades obligan o invitan a visitar las islas, y auxiliar y asistir a aquéllos que requieran obtener provisiones con la menor cantidad posible de inconvenientes y gastos.

Como su propósito no está en contravención ni en competencia con estas órdenes, y como creo que una entrevista puede ser provechosa para ambas partes, lo invito a hacerme una visita a bordo de mi barco, donde me dará gusto alojarlo por el tiempo que usted tenga a bien disponer.

También le ruego, en la medida en que ello entre en su esfera, que transmita esta información a otros súbditos británicos que haya en las cercanías. Tengo el honor de ser,

Señor,
Su más humilde Sirviente,
(Firmado) JEWITT,

Coronel de la marina de las Provincias Unidas de Sud América y comandante de la fragata *Herond*."

Mortandad por el escorbuto

A la mañana siguiente, caminé unas 7 u 8 millas hasta Puerto Louis, donde se encontraba la fragata; y encontrando un bote en la costa, hice que me llevara a bordo. El capitán

Jewitt me recibió con gran cortesía y, a pesar del estado mutilado y desgastado de su barco y su tripulación, asumió un aire de poder y autoridad que sobrepasó lo que yo esperaba. Me dijo que su objetivo era tomar posesión de las islas Falkland para su gobierno, y que todo lo necesario para un asentamiento sería obtenido de Buenos Ayres en cuanto pudiese adquirir un cúter, de los cuales había varios entre las islas. Sin embargo, resultaba evidente que su principal objetivo era avituallar a su tripulación; pues nunca, desde tiempos de lord Anson, tal vez, ha ocurrido un episodio en que el escorbuto haya sido tan destructivo para con la dotación de un barco. Aunque sólo llevaban navegando unos ocho meses, y durante ese lapso se habían provisto frecuentemente de hortalizas de Cabo Verde, esta horrible enfermedad estaba haciendo rápidos progresos entre esas desdichadas gentes. Al principio el paciente era afectado en torno a las rodillas y la enfermedad, al subir rápidamente al estómago, llevaba a la muerte en 36 o 40 horas. Durante los primeros días transcurridos desde su llegada, morían en número de 5 a 6 por día. Di de buena gana aquella información referida a la región que pudiera servir para ayudar a la recuperación de estos pobres hombres; y mediante el empleo de pescado, aves silvestres y hortalizas locales y de otro origen, tuve el placer de ver como muchos de ellos no tardaban en convalecer. Los enfermos fueron desembarcados en las ruinas de la ciudad de St. Louis, y aunque esas casas carecían de techo, encontraron un inmenso horno que los protegía de los elementos. Cuando el barco partió de Buenos Ayres hacia ocho meses, la dotación constaba de 200 hombres; en estos momentos tenían no más de 30 marineros y 40 soldados en condiciones de cumplir con sus tareas; 50 habían sido puestos a bordo de una nave capturada, de modo que unos 80 o estaban enfermos o habían muerto de escorbuto.

Como sabía que yo podía guiar su barco hasta la ensenada, pues en ese momento él se encontraba 5 millas por debajo del fondeadero correcto, el comandante me rogó que le hiciera el favor de pilotearla: su extrema cortesía exigía alguna reciprocidad; pero además de esa consideración,

percibí que tenía gran necesidad de hombres, y concebí que era posible que, si yo no me mostraba dispuesto a ayudarlo, pudiera tentar a mi tripulación, o tal vez forzarla, a pasar a su servicio; por lo tanto, decidí hacerlo mi amigo mediante un intercambio de cortesías.

Elegí el momento de navegar ensenada arriba y levamos anclas, pero con dificultad, pues los oficiales se vieron obligados a ayudar con el cabrestante. Finalmente, llevé la fragata hasta un fondeadero seguro frente a las ruinas de St. Louis. Como ya el día estaba demasiado avanzado como para que yo pudiera alcanzar mi barco antes de que se hiciera de noche, el capitán Jewitt me invitó a pasar la noche a bordo. Acepté su invitación; y en el transcurso de la velada me relató un motín que había ocurrido hacía unos tres meses, cuando se encontraban unos pocos grados al norte del ecuador.

Historia de un motín

Las circunstancias que consideré de interés las relató casi en estas palabras: la necesidad de tener una tripulación eficaz y la imposibilidad de obtener hombres que todos tuvieran buenos antecedentes, lo habían inducido a sacar algunos de la prisión común. Entre éstos había uno que había intentado capturar un navío con valores a bordo, que se encontraba fondeado en el Río de la Plata; pero como la noche era oscura, afortunadamente para el dueño del dinero, se confundió de barco, abordando una goleta nacional, donde fue atrapado y enviado a la cárcel. El capitán Jewitt se dio cuenta que éste era un hombre osado y temerario, pero se persuadió a sí mismo de que, dirigiéndolo juiciosamente, podía ser de utilidad; decidió, por tanto, tomarlo como suboficial, aunque el gobernador discutió al respecto con él, insistiendo en que se trataba de una persona altamente desprovista de principios. El capitán Jewitt respondió que correría el riesgo; y que si aquél se hiciese culpable de amotinarse, lo fusilaría. La previsión del gobernador resultó ser correcta, como se verá a continuación. Ya llevaban cierto

tiempo navegando sin que se manifestara descontento alguno entre la tripulación: toda indulgencia permitida por el servicio les fue concedida; y al oficial sacado de la prisión, el capitán lo fue ascendiendo periódicamente hasta que, en determinado momento, alcanzó el grado de teniente. Se puede fechar el motín desde el día en que obtuvo su ascenso. Este villano, por tener una relación más estrecha con los oficiales, contaminó la mente de algunos, propagando un espíritu de insubordinación entre los marinos; de modo que se trazó un plan para ejecutar el más horrible asesinato, que fue evitado por una circunstancia muy fortuita.

La noche del 19, el capitán Jewitt estaba acostado en su hamaca cavilando sobre el surtido de personajes que tenía a bordo cuando su mente se iluminó providencialmente, por así decirlo, con la necesidad de vigilar la conducta de su tripulación. Se levantó de inmediato, se puso una capa de color oscuro y, sin ser visto, llegó a la parte delantera de la cubierta de los cañones, del lado de babor. Aquí, las luces habían sido apagadas con el propósito de ocultar las actividades de los conspiradores: desde el lado opuesto oyó a un grupo enfrascado en discutir sobre el motín. Quedó atónito al descubrir las intenciones crueles e inhumanas de estos infelices; pero cuando entendió que a medianoche, siendo entonces las 11 y 40 minutos, daría comienzo la escena de asesinato y que él debía ser la primera víctima de su barbarie, apuñalado en su hamaca, no esperó a oír más, sino que se apresuró a regresar sin ser percibido. De inmediato mandó buscar al capitán de las tropas, lo informó del estado del barco y le ordenó poner a los soldados a las armas con la mayor velocidad posible. En cuanto le informaron que estaban listos, ordenó que dos oficiales, de quienes sospechaba, fueran detenidos, y, al mismo tiempo, convocó a los marineros a la cubierta. Los soldados se desplegaron en el alcázar y todos los oficiales en los que podía confiar se armaron.

Ante tan súbito descubrimiento de sus terribles designios, y ante al aspecto vigilante de la partida del capitán, los amotinados fueron ganados por el pánico. De todas formas, acudieron a popa, y el capitán J. los acusó de su crimen,

ordenando que quienes no estuviesen comprometidos cruzaran al lado de estribor. Se alzó un murmullo; pues tenían intención de resistirse; pero como desconfiaban unos de otros, permitieron calladamente que los cabecillas fueran capturados y aherrojados. Así, por el mero accidente de que el capitán Jewitt haya salido en ese crítico momento, enterándose de la villana conjura, se evitó una espantosa serie de asesinatos. Una vez restaurada la subordinación, tomó las disposiciones necesarias para llevar adelante consejos de guerra de acuerdo a las formas establecidas por los patriotas de Buenos Ayres, según las cuales el comandante de un barco de guerra está investido de poder sobre la vida y la muerte. La evidencia que surgió entonces implicó a tantas personas de quienes no se sospechaba, que decidió que la clemencia era incompatible con la seguridad del barco y las vidas de los inocentes. Al parecer, la intención de los amotinados era eliminar a todos los que pudieran mostrarse enemigos de su proyecto principal, que era izar la bandera negra y azotar los mares como piratas, haciendo del asesinato su principal recurso de seguridad.

Finalmente, tras un concienzudo examen de la evidencia por parte de sí mismo y de los oficiales del barco, el capitán Jewitt se vio forzado a la perturbadora necesidad de sentenciar a muerte a dos oficiales y dos marineros. Uno de los oficiales era la persona a quien había sacado de la prisión y ascendido. El día designado para la ejecución se erigió un cadalso sobre la serviola de estribor y los cuatro desdichados encontraron la muerte por fusilamiento. Lamenté mucho, dijo el capitán Jewitt, que tan severo ejemplo fuese necesario, y de haber sido yo un espectador desinteresado, ciertamente habría clamado por que se los perdonara; pero mi peculiar situación no permitía que los sentimientos de la compasión me influyeran. Aquí terminó su relato; y, habiéndosele informado de la muerte de su primer oficial, replicó con gran compostura, pues estaba familiarizado con la muerte en todas sus formas: "Muy bien, hágase cargo de sus pertenencias". El oficial fallecido, me dijo, estaba comprometido pasivamente en el motín; pero le ahorró el juicio debido a su enfermedad.

Con gran cortesía, el capitán Jewitt ordenó que se colgara una hamaca para mí en el lado de babor de su cabina; y cuando nos retiramos, noté que dormía con los pantalones puestos, con una daga al cinto y un par de pistolas sobre su cabeza. Como yo no me hallaba provisto de armas de defensa, sólo me quedaba confiar en que se observara estrictamente la neutralidad; pero el barco quedó en paz, y dormí sin ser molestado.

A los pocos días tomó posesión formal de estas islas en nombre del gobierno patriótico de Buenos Ayres, leyó una proclama bajo su bandera, izada sobre las ruinas del fuerte, y disparó una salva de veintiún cañonazos. En esta ocasión, todos los oficiales vestían uniforme de gala, que es exactamente el mismo que el de nuestra armada, lo cual combinaba mal con el estado ruinoso del barco; pero él fue lo suficientemente sagaz para calcular el efecto de esta parada sobre las mentes de los patrones de barcos que estaban en las islas; y como había reclamado su derecho al naufragio del barco francés anteriormente mencionado, con exclusión total de varios barcos con destino a Nueva Shetland que habían llegado aquí, era consciente de la necesidad de dar una apariencia de autoridad. De hecho, infundió tal terror en las mentes de algunos patrones de barcos sobre la captura o robo de sus naves, que uno de éstos propuso tomar las armas contra él; pero al señalarle yo cuán carentes de base eran sus temores, y presentarle al capitán Jewitt, confesó su error y sus temores cedieron. El 20 de noviembre partí de Port Louis y dejé al capitán Jewitt completando sus reparaciones. Me he enterado de que se llevó su barco al Río de la Plata y que ahora está al servicio de los brasileros.

CAPÍTULO V

DEJAMOS LAS FALKLAND: TRAVESÍA, ISLAS DE HIELO,
CORRIENTES. NAVEGACIÓN DIFÍCIL. TORMENTA Y
PELIGROS. DIFERENCIAS EN EL HIELO DE LOS
HEMISFERIOS NORTE Y SUR. VEMOS UNA BALLENA
FRANCA. SHETLAND DEL SUR

Habiendo dicho cuanto me permite mi campo de observación respecto a la descripción de estas islas y de los incidentes que tuvieron lugar en sus inmediaciones en los últimos años, regresaré ahora a nuestra partida de las Falkland, el 7 de octubre, con rumbo a Shetland del Sur.

A las 6 PM logramos salir y distinguimos Rodney's Bluff a una distancia de unas siete leguas hacia el noreste. Continuaba soplando un vivo viento del norte, acompañado de bruma hasta la mañana del 11, en que viró de improviso al sudoeste trayendo tiempo despejado. Nuestra latitud al mediodía por observación era $57^{\circ} 27'$ y la longitud por cronómetros, 65° , por estimación, $66^{\circ} 1'$. Por la tarde el viento viró al sur sudeste y nos dirigimos al sudoeste.

Al amanecer del 12, el viento había virado al sudoeste, transformándose en intensa borrasca; al amanecer del 13, la borrasca amainó, dejando una fuerte marejada del oeste; y al mediodía vimos un témpano al sudoeste.

El 14, el viento soplaba del oeste; y nuestra latitud al mediodía era $58^{\circ} 6'$, longitud por cronómetros, $62^{\circ} 46'$ y por cálculo, $65^{\circ} 24'$; nuestro consorte se mantenía en su ubicación y cada tanto nos comunicábamos.

Travesía, islas de hielo

El 15, el viento venía del este y soplabá ligeramente a mediodía. Estábamos en la latitud, por observación, de $59^{\circ} 7'$, por estimación, $59^{\circ} 16'$, y la longitud por cronómetros era $63^{\circ} 28'$ y por cálculo, $66^{\circ} 42'$. A las ocho de la mañana del 16 pasamos una isla de hielo, que calculamos tendríá dos millas de largo, y, durante la noche, pasamos otras siete. Quedé muy sorprendido al encontrarlas, pues en mis dos travesías anteriores nunca vi ninguna. Al mediodía, el tiempo estaba brumoso, y por la tarde, con viento del norte, bajó una espesa niebla. A las 3 horas 30 minutos de la tarde quedamos atónitos al encontrarnos al borde de un campo de hielo y cerca de una gran isla de hielo. Apenas si tuvimos espacio para evitarla: el cúter la pasó por un lado y el bergantín por el otro, sorteando de ese modo el peligro. Ahora nuestra latitud era $61^{\circ} 21'$, y la longitud por cronómetros, $64^{\circ} 15'$; por lo tanto, el borde exterior del campo de hielo estaba a noventa y cinco millas de tierra. Como pensé que posiblemente se tratara sólo de una extensión pequeña, fuimos bordeándola en dirección este noreste en busca de una pasada, y como vimos que el hielo era muy compacto en todas partes, a las 10 de la noche retrocedimos con rumbo nornoroeste.

Corriente de hielo

Al amanecer del 17 navegamos hacia el sur y, al volver a encontrar hielo, descubrimos una entrada por la que nos metimos. Pasamos por varias extensiones grandes de hielo, y al mediodía vimos que nuestra latitud era $61^{\circ} 49'$, la longitud por cronómetros, $61^{\circ} 53'$, y por estimación, $66^{\circ} 38'$, produciendo una diferencia o error en el cálculo del trayecto de 165 millas en diez días; lo cual, si se admite la posibilidad de un error de un cuarto, da una corriente este de media milla por hora para el período especificado: pero ésta no corría siempre a la misma velocidad. Como la corriente evidentemente tenía una fuerte dirección este, pensé que el

borde occidental del hielo podía no estar lejos del lugar donde lo encontramos por primera vez, y en ese momento, estaba tan brumoso que no podíamos ver a una distancia mayor de un cuarto de milla. Por lo tanto, le hicimos la señal adecuada al *Beaufoy* y dirigimos los navíos al oeste.

Durante los días 18 y 19, tuvimos brisas del oeste alternativamente fuertes y moderadas. En la mañana del 20, el viento viró al sudoeste, transformándose en borrasca, que nos llevó con nuestros juanetes y sobrejuanetes con todos los rizos tomados; continuamos navegando a lo largo del borde del hielo sin encontrar un paso.

Travesía

El día 21 el viento era moderado, y como observamos que el hielo había perdido bastante consistencia, tuve la esperanza de que el último viento fuerte del sudoeste lo hubiese alejado de tierra, dejando aguas despejadas que, si las alcanzábamos, nos permitieran fondear. Mi conjetura resultó errada, pues no habíamos penetrado mucho cuando el hielo se hizo demasiado sólido para que nuestras débiles embarcaciones lo desplazaran, y nos vimos obligados a esforzarnos para regresar a aguas despejadas. Al mediodía vimos la isla James, con la isla occidental del grupo apareciendo al sur por el este, por lo cual, tomando en cuenta la diferencia de latitud, se estimó que la distancia era de 70 millas. El tiempo estaba notablemente despejado, y como la isla estaba cubierta de nieve, parecía una nube blanca en el horizonte con algunas vetas oscuras que corrían verticalmente donde la nieve se había derretido.

Dificultades

Durante la noche del 21, como no pudimos encontrar un paso a aguas despejadas, nos vimos constreñidos a dar vueltas en un estanque hasta que saliese el sol. La extensión

de este estanque era de aproximadamente una milla y media, que, como el viento era fuerte y la noche oscura, encontramos bastante pequeño. El hielo que nos rodeaba estaba dispuesto de la forma que se conoce como campo de hielo, es decir, roto en grandes masas que están en contacto unas con otras; y algunos fragmentos eran tan pesados al punto que chocar con ellos fuese tan peligroso como golpear una roca. Frecuentemente lo tuvimos casi sobre nosotros antes de llegar a distinguirlo, de modo que, de hecho, hubiera sido más seguro entrar al hielo al atardecer del día anterior, y habernos quedado allí, pero yo temía que sus movimientos nos desprendieran las mesas de guarnición. Al salir el sol, costeamos el estanque en busca de un paso, sin éxito, y sólo nos quedó la opción de quedarnos allí o de forzar una salida, a lo que nos abocamos de inmediato, a toda vela, y manteniendo el rumbo de los navíos al norte, por la tarde alcanzamos aguas despejadas.

Al mediodía nuestra latitud por observación era $61^{\circ} 30'$ y la longitud por cronómetros, $61^{\circ} 7'$. Al haber estado dirigiéndonos al este desde el mediodía del día anterior, a pesar de que según el cuaderno de bitácora nos habíamos corrido 20 millas al oeste, probablemente mientras estábamos en el estanque durante la noche, habíamos sido llevados velozmente hacia el este junto al hielo. No lamenté que éste fuera el caso, ya que nos daba ocasión de alcanzar un fondeadero al oeste del hielo. El viento continuaba soplando hacia el oeste y buscamos un paso en el hielo, atravesando cada tanto grandes y densas extensiones.

En la mañana del 26, el viento viró al norte y el tiempo se puso brumoso. Ahora habíamos llegado al oeste del hielo principal, y a las 8 de la mañana, al despejarse la bruma, vimos la isla James, al este por el sur media sur, a una distancia de 12 leguas. Inmediatamente nos dirigimos a una apertura en la parte occidental del grupo que yo había designado estrecho de Boyd, en honor al capitán David Boyd de la Armada Real. Sin embargo, nuestro paso no tardó en quedar impedido por hielo pesado y compacto, y el viento arreció desde el noroeste a tal

grado que nos obligó a arriar el juanete de proa, y sólo pudimos salir con gran dificultad.

El 27 los vientos eran leves y el tiempo brumoso, y como teníamos mucho hielo pesado en torno a nosotros, además de una gran marejada del oeste, la situación era peligrosa. A medianoche el viento arreció hasta transformarse en una borrasca del oeste, y avanzamos con la proa al noroeste. Al derivar de esta manera, dimos con muchas islas de hielo, algunas de las cuales, debido a lo agitado del mar que nos rodeaba, chocaban unas con otras semejando el ruido de un terremoto.

Tormenta

A las 8 de la mañana del día 28, el viento viró súbitamente al sudoeste y aumentó hasta transformarse en un completo huracán. Me alegré al ver que el *Beaufoy* estaba preparado para lo peor, y mediante la ventaja que tiene un cutter sobre un barco de vela cuadrada, en que tiene velas delanteras y traseras con comparativamente poco volumen arriba, parecía desplazarse mucho más fácilmente que nosotros. Nuestro juanete mayor tenía el rizo tomado para tormenta, lo cual, como requería que las amuras se acortaran en varios pies, reducía la vela al tamaño de una mera servilleta. El frío era intenso y el viento, como consecuencia del desplazamiento, barría la cubierta desde sotavento llevándose todo lo que tuviera por delante. Un bote ballenero y todo lo que se movía fueron barridos de cubierta, para ser reemplazados por una masa de hielo acumulado. A esta última circunstancia, por más alarmante que pareciera en su momento, se puede tal vez atribuir hasta cierto punto que nos hayamos salvado, ya que sin duda nuestro navío recibió gran ayuda de ese revestimiento de hielo para soportar los choques de un mar irregular y violento. Llegué a la conclusión de que esto se originaba en la naturaleza cohesiva del hielo, el cual, al casi envolver la nave, evitó que se resintieran sus juntas. La borrasca continuó con gran fuerza del sudoeste

por el sur y para medianoche, el mar se había calmado mucho. Se había formado tanto hielo en la parte delantera y en el castillo de proa que el barco se movía a barlovento con gran dificultad, y el temor de chocar contra el hielo nos mantenía en constante alarma. En agua serena, poco o ningún hielo puede formarse en el casco; pero lo que a nosotros nos ocurría en esta circunstancia era que no había ni un lugar seis pies por encima de la cubierta que el mar no alcanzase y que no estuviese cubierto de cierta cantidad de hielo.

El timón estaba pegado por el hielo y de no haber sido por las pocas velas que manteníamos izadas, que mantenían al navío aplomado y que afortunadamente eran nuevas, lo más probable es que hubiésemos naufragado. No habíamos visto al *Beaufoy* desde hacía varias horas, y de hecho, no podríamos habernos prestado mutua asistencia, por más que nos hubiésemos mantenido juntos y la ocasión hubiera sido de las más peligrosas. Por lo tanto, sólo nos quedaba esperar con paciencia la llegada del día y confiar en que la misericordiosa Providencia nos preservara.

Efectos de la borrasca y el frío

En la mañana del día 29, la borrasca amainó y nos regocijamos al ver desde la cofa al *Beaufoy* al sur sudoeste. Muchos de nuestros tripulantes resultaron heridos durante la primera borrasca por haber sido arrojados al suelo y casi todos habían sufrido de congelamiento. Habían partido hacía más de doce meses y en consecuencia sus ropas estaban casi completamente desgastadas. Muchos de ellos no tenían un segundo par de calcetines o una camisa para cambiarse; y yo me había separado de hasta el último retazo del que me podía desprender para remediar estos inconvenientes. Se cortaron frazadas para hacer calcetines y se empleó el cuero de las bombas para reparar zapatos. Nunca, en el transcurso de mi experiencia en el mar, he visto grado de paciencia y firmeza igual al que exhibieron estos marineros. Nunca hubo ni indicios de un reclamo cobarde de alcanzar clima más

favorable, sino que continuaron con la más estricta obediencia y la decisión de no darle importancia a las dificultades.

A media mañana alcanzamos al *Beaufoy* y tuve la alegría de enterarme de que no había sufrido ningún daño en particular; las cubiertas se habían llenado de agua, pero había embarcado mucha menos que el bergantín. A mediodía, distinguimos la isla James al sur media este, a una distancia de unas sesenta millas.

Debido a que aquí no encontré hielo en cantidades dignas de tener en cuenta en ninguno de mis dos viajes anteriores, concebí la esperanza de que no tardaría en despejarse; y estaba, por lo tanto, determinado a no renunciar a un objetivo cuando nos encontrábamos, tal vez, a punto de obtenerlo.

Nos mantuvimos cerca de la costa con la intención de reparar los daños producidos por el reciente huracán y para despejar de hielo el barco; lo que, sin embargo, no pudimos realizar efectivamente, ya que el viento continuaba soplando del sur sudoeste, produciendo una intensa escarcha; el 30 tuvimos una nueva borrasca. Recién pudimos partir otra vez hacia el borde del hielo el 1° de noviembre; y aunque estaba totalmente convencido de que los intensos vientos del sur lo habían alejado de la costa, no tardé en enfrentarme a la mortificante perspectiva de encontrarlo tan compacto como antes, si bien el borde se había desgastado, de modo que nos permitió acercarnos muchas más millas a tierra.

Hielo

Continuamos en esta situación hasta la mañana del 5, en que nos despertó el choque contra una pequeña isla de hielo. Había muchas de esas esparcidas en torno nuestro, y durante la noche navegamos entre ellas sin dificultad; pero al bajar yo por pocos minutos, el marinero que estaba al timón se confundió o entendió mal las instrucciones del oficial de cubierta y giró el gobernalle en la dirección equivocada, de modo que el barco golpeó el lado de babor de su proa contra la masa con tal violencia que arrojó al suelo a

quienes estaban en sus literas. Subí a cubierta al instante y le ordené al carpintero que sondeara bien la bomba; y, no más de dos minutos después del choque, informó que había tres pies de agua en la sentina. Le ordené sondear por segunda vez mientras me preparaba a hacerle señales al *Beaufoy* y a cebar las bombas. Sin embargo, antes de que hiciéramos la señal, confesó haber errado en sus primeros sondeos porque estaba mojada la línea, y que sólo teníamos la cantidad de agua habitual. El carpintero insistía en que el navío había golpeado el hielo en algún punto de la parte delantera y por debajo del agua; pero como no hubo nuevas filtraciones, pasé el evento a la lista de defectos y no me preocupé más por él. Más tarde resultó que los efectos del golpe fueron tales como para preocuparse seriamente, pues al ser puesto el navío en dique seco, en Londres, se encontró uno de los tablonés encajado entre dos maderos de la sentina de babor.

Continúa la travesía

El 7 habíamos llegado a la distancia de ocho millas de la isla James y aquí encontramos que el hielo era tan pesado y compacto, y que se extendía tan al sur como alcanzaba la vista, que nos vimos obligados a dirigirnos otra vez al norte. Como en el transcurso de nuestros esfuerzos por lograr atravesar el hielo habíamos golpeado contra varias masas con gran violencia; aproveché ese día comparativamente bueno para bajar el bote y examinar la magnitud de los daños que habíamos sufrido. Encontramos que las partes donde los tablonés se curvan estaban considerablemente dañadas y la parte externa de la roda, rota. El movimiento del mar no nos permitió hacer nada en materia de reparaciones en ese momento, pero como apenas si embarcábamos algo más que la cantidad habitual de agua, no sentimos alarma ante la situación.

Hacia el atardecer, el viento arreció desde el noreste y puso a la parte externa del hielo en movimiento hacia el oeste; nosotros, por lo tanto, nos mantuvimos con rumbo nornoroeste con poca vela para evitar que nos arrastrara.

Durante el 8 y el 9 hicimos diversos esfuerzos por abrir un paso a tierra, pero sin éxito.

Islas de hielo

A las 3 de la mañana del día 10, la isla James apareció al sur media este a unas 40 millas de distancia. A la 1.30 PM tomé once observaciones de la distancia entre el sol y la luna y luego deduje que la longitud del extremo oriental de la isla James era $62^{\circ} 16'$. El 11, como el hielo parecía algo más delgado que hacia el este sudeste, creí posible que llegásemos al fondeadero de New Plymouth Harbour; y por consiguiente hicimos el intento, pero sin éxito, ya que no habíamos penetrado más de siete u ocho millas antes de que ambos navíos quedaran inmovilizados. Como el cúter había avanzado a través del hielo que nosotros desplazamos, venía a nuestra vera. Ahora, nos rodeaban cuarenta islas de hielo, la mayor parte de las cuales estaban en movimiento debido a las corrientes. Como estaba completamente fuera de nuestro poder tanto regresar como avanzar, arriamos las velas. Mi atención se dirigía principalmente a los movimientos de estas masas, ya que alguna de ellas iban al oeste por barlovento, y el campo de hielo que nos atrapaba tenía un movimiento en dirección este. Durante la noche, el viento sopló fuerte desde el sudoeste, pero en apariencia ello no cambió la disposición del hielo. Por la mañana del 12 nos habíamos acercado a una gran isla de hielo y, a pesar de todos nuestros esfuerzos por evitarla, continuábamos aproximándonos.

Situación peligrosa

A las 10 estaba a dos barcos de distancia y, debido a su forma peculiar, amenazaba con aplastarnos; pues la parte superior del lado que teníamos más cerca, que tenía unos 180 pies de alto, sobresalía lo suficiente como para permitir que los mástiles del bergantín entraran en contacto con ésta

desde abajo, y esta parte sobresaliente estaba resquebrajada desde su parte superior hasta la línea del agua. Como ambos navíos estaban inevitablemente juntos, podían sufrir el mismo accidente. Todos nuestros intentos por sacar a los navíos del camino de ese peligro fueron en vano, pero tuvieron el buen efecto de mantener ocupadas a las tripulaciones, distrayendo así su atención de la peligrosa situación. A la media hora me enfrenté al horrible espectáculo de esa masa saliente por encima de nuestro alcázar; unida a la aterradora sensación de que, si nuestros mástiles entraban en contacto con ella, la parte que se proyectaba caería sobre nosotros, hundiendo ambos navíos. Sólo nos salvamos debido a un gran trozo de hielo flotante que se interponía entre nosotros y la isla de hielo, que evitó que nuestros mástiles la tocaran. Los trozos de hielo flotante se separaron a uno y otro lado y pasamos por el ángulo norte. El oleaje que producía esta isla al pasar había aflojado al resto del hielo, lo que me decidió a aprovechar para dar la vuelta y alejarnos así del cúter. Izamos cuantas velas pudimos, con el viento del sudoeste; y continuamos avanzando en dirección noreste hasta el anochecer, en que ambos navíos volvieron a quedar inmovilizados. Ahora, el cúter estaba a una milla por detrás nuestro y, de hecho, ví que era necesario para nuestra seguridad estar a una breve distancia uno de otro, de modo que no estuviésemos ambos sujetos al mismo accidente, lo cual habría sido el caso cuando nos encontramos bajo la isla de hielo antes mencionada.

El día 13 soplaba un viento leve del oeste noroeste, y por lo tanto no pudimos avanzar; pero la mañana del 14 arreció y, por seguridad, nos dirigimos al norte a toda vela.

Navegación peligrosa

A las 4 de la mañana vimos rocas a proa, que se divisaban a unas diez millas de nosotros al sur sudeste, lo cual supusimos que era cerca del cabo Sheriff. Por la tarde, dimos con hielo de los más peligrosos. Había muchos trozos, que parecían ser las bases de islas de hielo, de entre 80 y 100

pies de superficie; y como estaban 10 pies por encima del agua, debían tener al menos 40 pies de profundidad, pues, debido a la gravedad específica de este tipo de hielo azul y sólido, supusimos que debía continuar unos 30 pies por debajo del agua. El movimiento de varios de esos trozos era tan pronunciado, que si uno de ellos hubiese alcanzado de lleno un flanco del barco con movimiento descendente, lo hubiera destruido inevitablemente.

Entre ellos había varios pasos angostos, a través de los cuales procuramos navegar; pero al pasar frente a uno de los trozos, nos golpeó, aunque sólo con un ángulo, del lado de estribor, arrancando nuestras batayolas y nuestra principal mesa de guarnición. Reparamos los destrozos y pasamos por dos o tres millas de esta clase de hielo. Como cada tanto había pequeños estanques en los que el navío adquiría considerable velocidad, las evoluciones que debíamos realizar mantenían a nuestros hombres constantemente ocupados en soltar las velas y recogerlas. En torno a las 5 de la tarde habíamos alcanzado un estanque de aproximadamente una milla de diámetro, sembrado de varios grandes trozos de hielo. El *Beaufoy* había ido a dar inevitablemente a cuatro o cinco millas al oeste de nosotros, y como lo podíamos ver claramente, decidí esperar en este estanque hasta que nos alcanzara.

Daños y reparaciones

El 15, como el agua de aquí era calma, seguí inspeccionando la proa del navío y me encontré con tres juntas rotas y, como mencioné, la roda muy dañada. Hicimos reparaciones consistentes en clavar plomo y tablones sobre lona calafateada tendida encima de los agujeros y rajaduras, los cuales, si bien no reforzaban sustancialmente al navío, evitaban las filtraciones. Al atardecer, al ver que el cúter se aproximaba rápidamente, ingresamos en la siguiente extensión de hielo, y a las cuatro y media de la mañana del 16 alcanzamos aguas despejadas y costeamos lentamente el borde del hielo esperando la llegada del *Beaufoy*.

Me alegré mucho de haber sacado un navío del hielo, pues consideré que todos los peligros de mar abierto son insignificantes en comparación con aquéllos a los que estábamos sometidos en tan débiles navíos, provistos de fondos de tablones de sólo dos pulgadas y media entre grandes y agitadas masas heladas.

Hielos boreales y australes

Como he estado en los mares de Groenlandia y estoy bien familiarizado con la naturaleza y peligros de esa navegación, puedo decir que navegar entre el hielo en estas latitudes australes está acompañado de riesgos mucho más graves. Ello se debe a un intenso oleaje desde el oeste que mantiene al hielo en movimiento y rara vez se detiene por completo. La vasta extensión del océano al oeste de Shetland, afectada por vientos que, por lo general, soplan de entre el sudoeste y el noroeste, es la causa de este oleaje casi constante, y como las borrascas más intensas vienen de entre estos dos puntos, a veces las olas parecen montañas.

A las dos de la tarde, habiéndonos reunido con el *Beaufoy*, nos dirigimos al oeste, y a las 4 vimos una ballena franca, lo cual confirma el informe del señor Smith de que esta clase de ballena se encuentra en esa costa, tal como lo narra en su descripción de Shetland del Sur.

Como el tiempo ahora se había asentado, bajamos nuestros botes y nos lanzamos en persecución de la ballena, pero no tuvimos éxito. Supusimos que el pez habría visto el cobre de nuestro navío, se había espantado y había desaparecido.

A las 9 de la noche del 16, divisamos la isla James al sudeste por el este a unas 16 o 17 millas de distancia, pero como encontré que el hielo aún era pesado y compacto, no ví perspectiva de fondear a tiempo para obtener elefantes marinos y por lo tanto me comuniqué con el *Beaufoy*, y con el viento al nornoreste, mantuvimos el rumbo noroeste en nuestro trayecto al Cabo de Hornos.

Las Shetland del Sur

Como las Shetland del Sur no son generalmente conocidas y tuve oportunidad de constatar algunos pormenores referidos a las mismas en el transcurso de tres viajes, una breve descripción puede resultar útil para la información general; para conveniencia de los navegantes he anexado una carta trazada según las observaciones hechas durante mi relevamiento de estas islas.

Como ya se dijo, el descubrimiento de este archipiélago fue realizado por el señor William Smith, comandante del bergantín *William* en un viaje realizado entre Montevideo y Valparaíso en 1819, como lo establece el siguiente extracto del cuaderno de bitácora de ese navío.

"Tras nuestra partida desde Montevideo, no ocurrió nada de importancia hasta que llegué a la latitud del Cabo de Hornos, con buen viento para ir hacia el oeste, y virando al sur sudeste con la intención de regresar a la isla otra vez, y continuando con ese rumbo durante unos pocos días, con gran satisfacción descubrí tierra. El 15 de octubre a las 6 de la tarde, en la latitud 62° 30' sur, y longitud 60° oeste por cronómetros, con rumbo sudeste por el este a unas tres leguas, con tiempo brumoso, la distinguí y navegué hacia ella. A cuatro millas de distancia, la profundidad sondeada era de 40 brazas, con fondo de arena negra fina. La isla ubicada al este por el sur a sudeste por el este, sondeada da sesenta brazas, con el mismo fondo. Durante la noche levamos anclas con rumbo norte. Al despuntar el día, nos dirigimos otra vez a tierra, a tres leguas del cuerpo principal de islas. Sondeamos otra vez, 95 brazas, arena fina.

Octubre 18. Tiempo claro y agradable, vimos la tierra principal al sur sudeste, distante unas tres leguas de la isla; tras acercarnos al cabo, vimos que la tierra se extiende hacia el noreste y la costa hacia el este; sondeé con resultados parecidos al anterior, arena fina. La punta llamada North Foreland al este por sur; nos dirigimos

hacia allí; la isla nos quedó a una distancia de media legua al oeste noroeste; sondeamos regularmente entre 20 y 35 brazas, buen fondo, arena y grava. Como el tiempo era favorable, bajamos el bote y logramos tocar tierra; encontramos que era yerma y estaba cubierta de nieve; abundantes focas. Una vez regresado y asegurado el bote, partimos, alejándonos de la costa, la noche siguiente. Por la mañana, alteramos el rumbo para alcanzar la tierra que distinguíamos al sur. A las 11 de la mañana distinguimos North Foreland a cinco leguas al sudeste por el este; a continuación, la tierra tomó una dirección sudeste, variando hacia el este; clima brumoso y borrascoso, con nieve.

Me pareció adecuado, ya que llevaba propiedades a bordo y tal vez me estaba desviando de la ruta cubierta por el seguro, dirigirnos al oeste para retomar la travesía originalmente planeada. Tempestuoso, vientos variables; llegamos a cabo Millan; percibimos alguna tierra alta en dirección sudeste; como el tiempo estaba brumoso y borrascoso, navegamos hacia el oeste. Tras navegar 150 millas al oeste sudoeste, el tiempo se moderó y vimos otra extensión importante de tierra a 10 leguas al este noreste; muy alta; latitud observada 62° 52' sur, longitud, por cronómetros, 63° 40' oeste; lo llamé cabo Sur; vi que la tierra se extiende desde el cabo en dirección sur. Tomé rumbo a Valparaíso, donde llegué el 24 de noviembre a los 60 días de mi partida de Montevideo.

(Firmado) WM. Smith**

El grupo septentrional de las islas Shetland del Sur se extiende entre las latitudes 61° y 63° y las longitudes 54° y 63°, y consiste de doce islas principales e innumerables rocas

* Una narración de este descubrimiento se dio a conocer originalmente al público en la *Gaceta Literaria* (nota del autor).

que sobresalen del agua, como se ve en la carta adjunta. Su extensión fue determinada por primera vez por el señor Edward Barnsfield, por entonces patrón de la fragata *Audromache*, quien fue enviado con ese expreso propósito por el capitán Sheriff, comandante del navío y comodoro de la costa occidental de América.

El señor Edward Barnsfield actuó con gran audacia para obtener conocimiento de esa tierra; pero las circunstancias no permitieron que extendiera o prosiguiera sus observaciones de modo de narrarlas en forma pormenorizada. Sin embargo, a lo que hay de sus valiosas observaciones he agregado las más, que las corroboran, además de una delineación pormenorizada de la costa.

He conservado los nombres que dio a los distintos promontorios, etc., según el procedimiento oficial; y en un relevamiento más extenso le he agregado a algunas partes nombres derivados de las peculiaridades en el aspecto de la tierra, y a otros, los nombres de caballeros de talento y empresa. Comencé mis observaciones en 1820, al mando del primer navío equipado en Inglaterra que haya fondeado en esa región; y desde entonces me ha complacido impartir el conocimiento que poseo a las personas que requerían información para la seguridad de sus barcos y las vidas de sus tripulaciones. Por haberlo hecho, he visto muchas de mis comunicaciones impresas, lo cual, sin embargo, no lamento, si bien ello puede restarle algo a su total novedad ahora que las publico yo.

La apariencia que tomaban estas islas cuando quedaban despojadas de hielo es muy diferente a la que exhiben en estos momentos. Un témpano atraviesa la isla Smith de norte a sur; de hecho, la mayor parte de las islas están a tal punto entremezcladas con témpanos y cortados por éstos que las partes terrosas o, mejor dicho, rocosas de las islas son mucho menores en conjunto de lo que podría suponerse al verlas desde lejos.

La isla más alta y la de aspecto más amenazador es la occidental, a la que, en 1820, denominé isla James, por haber sido yo el primero en desembarcar allí. Estimé que su

parte más alta estaba a casi 2.500 pies sobre el nivel del mar. La isla entera es casi inaccesible y está constantemente cubierta de nieve, con excepción de algunas rocas perpendiculares que no la retienen.

Ninguna de las islas tiene vegetación, fuera de una corta hierba rastrera que forma pequeños manchones en los lugares donde hay un poco de tierra. Ésta, junto a un musgo similar al que se encuentra en Islandia, aparece a mediados de enero, momento en el cual las islas están particularmente libres de nieve.

Al este del cabo Melville está la isla Bridgman, que evidentemente es volcánica, ya que al pasar a 200 yardas de la misma, en 1821, observé como salía humo de las fisuras de la roca, al parecer con gran fuerza. La forma de esta isla es casi redonda; tiene aproximadamente un octavo de milla de diámetro y 400 pies de altura, lo que le da la forma de un pan de azúcar. Hay muchas buenas ensenadas en estas islas, lo que se puede ver en la carta.

La composición de la roca que forma las islas Shetland parece consistir en cuarzos, con piritas de hierro diseminadas; y de cuarzo en concreciones prismáticas, verde de cobre y piritas de cobre.¹

Debido a la casi total ausencia de vegetación que les dé sustento, no puede haber ni un animal terrestre en estas islas; pero hay muchas criaturas anfibias. Había gran cantidad de elefantes marinos. Las tripulaciones que yo comandaba mataron más de 2.000 siguiendo mis órdenes. Los lobos marinos de dos pelos, que al parecer sólo se encuentran en los mares del sur, eran aun más numerosos. También se han visto algunos leopardos de mar. Como las peculiaridades de estos animales y muchos de sus hábitos instintivos pueden resultar interesantes, las describiré.

El mayor es el elefante marino. El macho tiene una sustancia cartilaginosa que se extiende cinco o seis pulgadas

1. Posiblemente, Weddell llama *copper green*—traducido como “verde de cobre”— a la malaquita (*green copper*).

desde la nariz y que se parece un poco a la proboscis del elefante común, circunstancia que le da su nombre.

Los más grandes de estos animales que yo haya visto eran machos, de no menos de veinticuatro pies de largo y catorce de circunferencia: por lo general, las hembras tienen un tercio menos de tamaño. Por su forma, se parecen mucho a la foca común, con la cual la mayor parte de las personas están familiarizadas, por lo tanto, una descripción pormenorizada sería superflua; pero puede ser de interés mencionar los hábitos y peculiaridades en los que difieren.

Los machos van a tierra entre fin de agosto y comienzo de septiembre; y en este mes y la primera parte de octubre los siguen las hembras, las cuales, como están preñadas desde la temporada anterior, escogen ir a tierra en esta época con el propósito de parir y procrearse. Cuando los machos llegan por primera vez, la grasa de tres o cuatro de ellos daría para hacer una tonelada de aceite; pero el promedio, tanto en los machos como en las hembras, es de unos siete por tonelada. Como cuando están en la costa viven sin alimento alguno, para mediados de diciembre están muy flacos; y como para esta época las crías pueden meterse al agua, toda la manada de cría deja las costas.

Una segunda manada llega en torno a mediados de enero con el propósito de renovar su capa de pelo; en marzo, una manada de machos adultos llega con el mismo propósito; y, para fines de abril, todos ellos han regresado al mar.

La circunstancia de que estos animales vivan en tierra por un período no inferior a dos meses, aparentemente sin ingerir alimento de ninguna clase, ciertamente puede ser considerada un fenómeno notable de la economía natural. Es evidente que viven por absorción, es decir, consumiendo la sustancia de sus propios cuerpos; pues cuando llegan por primera vez a la costa están gordos en exceso, y cuando regresan al mar, muy delgados.

La inactividad y extrema letargia que demuestran en tierra es asombrosa en contraste con la sagacidad y agilidad que tienen en el mar. Se sabe que han impedido a botes que toquen tierra, interceptándolos en el agua, cuando la

tripulación no cuenta con armas de fuego; y es frecuente que, al ser pinchados con una lanza, ataquen el bote con gran ferocidad.

Es curioso de notar que el elefante de mar, cuando está tendido en tierra y amenazado de muerte, a menudo no hace esfuerzo alguno por escapar al agua, sino que se queda quieto y derrama lágrimas, sin hacer más que levantar la cabeza para mirar a su atacante; y aunque son muy timoratos, esperan con entereza la maza o lanza que les quitará la vida. En contacto estrecho, ningún esfuerzo humano serviría para destruir a este animal, torpe como es, si se precipitara hacia adelante y ejerciera el poder de sus mandíbulas; pues éste, de hecho, es tan enorme que, en la agonía de la muerte, reduce piedras a polvo con los dientes.

Si al matar a una hembra preñada se le hunde el cráneo, ese hundimiento se encuentra también en el cráneo de la cría. Esta simpatía, cuya existencia ha sido negada por algunos fisiologistas en lo que respecta a la raza humana, evidentemente existe en la economía de este animal.

La especie de foca que habita estas costas es exclusivamente el lobo marino de dos pelos, es decir, lo que en zoología se llama *Phoca falklandica* o foca de las islas Falkland. Los naturalistas han distinguido a esta especie por la peculiaridad de su forma; pero la circunstancia de que posea una piel valiosa, así como sus notables hábitos, no han sido advertidos en ninguna descripción de la foca que yo conozca.

La piel, cuyo uso casi general es la aplicación en la manufactura de gorras, debe ser bien conocida; y por lo tanto es innecesario hacer una nueva descripción, más allá de meramente decir que cuando el pelo que la recubre por completo se extrae, su aspecto natural es de un fino y rizado color pardo.

En esta clase de animales y en particular en el lobo pilífero de Shetland nada es más asombroso que la desproporción de tamaño entre el macho y la hembra. Un macho adulto grande, desde la punta del morro al extremo de la cola, tiene un total de seis pies y nueve pulgadas, mientras que la hembra no tiene más de tres pies y medio. Sin embargo, este tipo de macho no es el más común, pero como es el

de mayor poder físico, tiene a su disposición todas las hembras, excluyendo así a los jóvenes; de modo que, para el momento del parto, la proporción entre machos y hembras puede ser considerada de uno a veinte, lo que muestra que éste es, tal vez, el más polígamo de los animales grandes.

Son de naturaleza completamente gregaria, pero se agrupan y reúnen en la costa en distintos períodos y en clases diferenciadas. Los machos de mayor tamaño van a la costa en torno a la mitad de noviembre para aguardar la llegada de las hembras, que ocurre necesariamente pues deben dar a luz a sus crías. Las hembras comienzan a tomar tierra al comenzar diciembre; y apenas salen del agua, los machos toman posesión de ellas, tras muchas serias batallas entre ellos para conformar sus serrallos; y, debido a un instinto peculiar, protegen cuidadosamente las hembras a su cargo durante todo el período de gestación.

Para fines de diciembre, todas las focas hembra han cumplido el propósito que las llevó a tierra. Puede considerarse que el período de gestación es de doce meses y rara vez tienen más de una cría por vez, a la que amamantan y crían con muestras del mayor afecto. Para mediados de febrero, las crías están en condiciones de meterse al agua y, una vez que la madre les enseña a nadar, son abandonadas en la costa, donde permanecen hasta que completan su manto de piel y pelo. Durante la última parte de febrero, las llamadas *dog seals*² van a tierra; estas son las focas jóvenes de los dos años anteriores y aquellos machos a los que, debido a su poca edad y fuerza, no se les permite acompañar a las hembras preñadas.

Estas jóvenes focas van a la costa con el propósito de renovar sus mantos anuales, tras lo cual, para fin de abril, ganan el agua y casi no son vistos en tierra hasta fines de junio, en que algunos machos jóvenes van y vienen alternándose.

Continúan haciéndolo durante seis o siete semanas, y las costas entonces son abandonadas otra vez hasta fin de agosto,

2. Literalmente, "focas-perro".

cuando una manada de pequeñas crías de ambos sexos llega a tierra por unas cinco o seis semanas; al poco tiempo, se retiran al agua. Las focas macho grandes toman sus lugares en la costa como ya se ha descrito, lo cual completa la relación de todas las categorías con la tierra en el transcurso de todo el año.

Al comienzo, las crías son negras, en unas pocas semanas se vuelven grises y al poco tiempo tienen su manto de pelo y piel. El señor Buffon afirma que la longevidad de la foca es tal que llega a los cien años. Yo he estimado que la foca hembra, en general, llega a su total desarrollo a los cuatro años, pero es posible que a la foca macho le lleve mucho más, posiblemente cinco o seis años; y algunas, a las que he contrastado con otras del mismo tamaño, no podrían, dada su apariencia de gran edad, tener menos de treinta años.

Cuando por primera vez se visitó a estas focas de las Shetland, no comprendían que hubiera peligro en el encuentro con el hombre; de hecho, se quedaban quietas mientras sus vecinas eran muertas y desolladas; pero después tomaron el hábito de contrarrestar el peligro ubicándose sobre rocas desde las cuales podían precipitarse al agua en un momento. La agilidad de esta criatura es mucho mayor de lo que un observador podría anticipar guiándose por su apariencia. De hecho, las he visto escapar de hombres que las perseguían para matarlas corriendo rápidamente. La absurda historia de que las focas generalmente se defienden arrojándoles rocas a sus perseguidores con sus colas, puede explicarse de ésta manera: cuando el animal es perseguido por una playa pedregosa, su modo de propulsarse es recogiendo hacia adelante sus aletas traseras, acortando así el cuerpo, el cual, cuando es aliviado por el esfuerzo de las aletas delanteras, arroja una cantidad de piedras hasta algunas yardas de distancia.

Sus sentidos del olfato y el oído son agudos, y su instinto poco tiene que envidiar al del perro; es decir que estimo que la sagacidad que demuestran en el agua sobrepasa la que exhiben en tierra; pues aunque están en condiciones de

permanecer por algún tiempo en tierra, su elemento natural es el agua. Como demostración de su docilidad, puedo mencionar que he criado muchas desde que tenían tres a cuatro semanas de edad hasta que alcanzaron los dos meses, que eran tan mansas que comían de la mano con considerable entusiasmo; pero por algún accidente se les permitió que cayeran o se tiraran por la borda.

Estas focas peleteras se distinguen de la foca pilífera de este hemisferio por ser bastante más pequeñas, y por tener el morro más pequeño y puntiagudo. Al nadar, hacen un movimiento de salto como el del delfín.

La cantidad de focas que se capturaron en estas islas por parte de navíos de distinto origen, durante los años 1821 y 1822, puede estimarse en 320.000 y la cantidad de aceite de elefante marino, en 940 toneladas. La foca pilífera, ese valioso animal, podría, mediante una ley similar a la que limita el tamaño de las mallas de las redes, ser administrada de modo de producir 100.000 pieles anuales durante muchos años. Esa sería la consecuencia de no matar a las madres hasta que las crías sean capaces de meterse al agua; y aun entonces, sólo a aquéllas que parezcan viejas, además de cierta cantidad de machos, disminuyendo así su número total, pero en una progresión lenta. Este sistema se practica en el Río de Plata. La isla de Lobos, en la boca de tal río, contiene cierta cantidad de focas y es explotada por el gobernador de Montevideo bajo ciertas restricciones, como que los cazadores sólo las capturen en determinados períodos, para evitar que los animales sean exterminados. Sin embargo, en Shetland se practicó el sistema de exterminación; porque cuando quiera que una foca de cualquier categoría alcanzaba la playa, era muerta de inmediato y se le quitaba la piel; y por este medio, al fin del segundo año, los animales casi se extinguieron; pues las crías perdieron a sus madres cuando sólo tenían tres o cuatro días de vida y, por supuesto, murieron todas, que, en un cálculo moderado, supera las 100.000.

Animal no descripto

He mencionado que la única especie de foca que hay en estas islas es la que tiene piel; pero uno de mis tripulantes dijo haber visto una criatura que, según lo que contó, debe ser un animal aún no descripto.

La tripulación de un bote estaba realizando tareas en Hall Island, y el hombre que vio este animal fue dejado en uno de los lados de la isla para que se ocupara de algunas cosas, mientras que los oficiales y el resto de la tripulación estaban ocupados del otro lado.

El marinero se había ido a acostar y, en torno a las 10, oyó un ruido semejante a gemidos humanos, y, como en esas latitudes la luz diurna nunca desaparece, se levantó y echó una mirada, pero al no ver a nadie, regresó a la cama; volvió a oír el sonido y se levantó por segunda vez, pero aún no veía nada. Concibió, sin embargo, la posibilidad de que un bote hubiera volcado y que alguno de sus tripulantes pudiese estar aferrado a algunas rocas lejos de la costa, caminó unos pocos pasos por la playa y oyó el sonido con más claridad, pero esta vez con un aire musical.

Al mirar en torno suyo, vio un objeto que yacía sobre una roca, a una docena de yardas de la costa, que lo atemorizó un poco. El rostro y los hombros parecían tener forma humana y ser de color rojizo; largos cabellos verdes colgaban sobre los hombros; la cola parecía la de una foca, pero no pudo distinguir el extremo de los brazos. La criatura continuó haciendo un ruido musical mientras él continuaba contemplándola durante unos dos minutos, y al percibirlo, desapareció en un instante. En cuanto el hombre vio a su oficial, le contó este extraño relato, de cuya verdad, por supuesto, se dudó; pero para agregar peso a su testimonio —como era católico— hizo una cruz en la arena y la besó a manera de juramento sobre la verdad de su afirmación.

Cuando me contaron esa historia, la ridiculicé; pero, a modo de diversión, hice que me enviaran a mi cabina al marinero que vio este ser no descripto y lo interrogué al respecto. Me contó la historia tal como la he relatado, y de

forma tan clara y positiva, y jurando que era la verdad, que llegué a la conclusión de que realmente debía haber visto ese animal que describía o que se trataba de los efectos de una imaginación perturbada.

La especie pequeña de pingüino abunda aquí; y, de las aves marinas, se pueden enumerar las siguientes: aguiluchos; gallinetas de Port Egmont; palomas blancas; el petrel gris que los marineros llaman *nelly*; pinzones de hielo; y, en la costa, he visto petreles azules.

Se habían visto diversos restos de naufragio en las islas occidentales, que parecían pertenecer al maderamen de un barco de 74 cañones, lo que hace más que probable que se trate de los restos de un buque de guerra español de ese porte que está desaparecido desde 1818, cuando iba hacia Lima.

En una playa de la isla principal, a la que denominé isla de Smith en honor de ese descubridor, se encontró una cantidad de huesos de focas que parecían haber sido muertas hace algunos años, probablemente para sustentar la vida de alguna tripulación naufragada; sugerían la melancólica reflexión de que algunos desdichados seres humanos habían terminado sus días en esta costa. En el año 1820, la primera vez que estas islas fueron visitadas con fines de explotación, cuatro naves se perdieron por completo. Parte de las tripulaciones de estas naves permanecieron allí durante el verano de 1821, pero a pesar de todas las precauciones que pudieron tomar, con una casa fuerte y amplias provisiones, sufrieron severamente. La tierra que se extiende 30 leguas al sur del grupo septentrional consiste de islas y ha sido visitada en busca de sus recursos pero no descrita con precisión. Rara vez se puede llegar a ella debido al hielo, y las montañas están constantemente cubiertas de nieve.

Como ninguna otra circunstancia digna de nota cayó bajo la esfera de mi observación en esas inhóspitas costas, regresaré ahora a la situación del barco al anochecer del 16 de noviembre, momento en que partimos de esas islas rumbo a Tierra del Fuego.

CAPÍTULO VI

TRAVESÍA A TIERRA DEL FUEGO. CABO DE HORNOS. LOS NATIVOS; SUS VISITAS, MODALES, ETC. CASTIGO A UN LADRÓN Y SU BUEN EFECTO. PERROS NATIVOS. LOS HÁBITOS, COMPORTAMIENTO, ETC. DE LOS FUEGUINOS. ISLAS DE SAN FRANCISCO. CAMBIO DE FONDEADERO. OTRAS TRIBUS. CANOA. ESTADO DE LA SOCIEDAD, ETC. ISLAS DE DIEGO RAMÍREZ. LENGUAJE DE LOS FUEGUINOS Y CURIOSAS ANALOGÍAS HEBREAS. LA MÚSICA Y SUS EFECTOS. NUEVAS VESTIMENTAS DE ARCILLA. COLLARES, CANASTAS, ARCOS. LLEGADA DEL *BEAUFOY*. ASENTAMIENTO FUEGUINO. SE SEPARAN LOS NAVÍOS. SEMBLANZA DE LA REGIÓN. EFECTOS DEL CLIMA SOBRE EL CARÁCTER FUEGUINO.

Cabo de Hornos

El viento sopló moderadamente desde el oeste hasta el 18 por la tarde, en que se desplazó al sudoeste. A mediodía, nuestra latitud por observación era 58° 44' y la longitud por cronómetros, 66° 1', por estimación, 67° 27', y la variación a las 4 de la tarde era de 27° 30'. El 20, el viento viró al cuadrante noroeste y nos mantuvimos con rumbo oeste sudoeste. El 21 por la mañana, como el viento viró otra vez al sudoeste, fuimos dando bordadas hacia el norte y en torno a las cuatro de la tarde vimos el Cabo de Hornos, que se divisaba a unas diez leguas al norte por oeste; en esta posición, el cabo se destaca, y las colinas de la isla Hermite apenas aparecen por arriba del horizonte. Ver vistas de tierra, 19.¹ El Cabo de

1. Ver Mapas e ilustraciones (página 212).

Hornos es notable por su aspecto y situación verdaderamente imponentes, y culmina la mayor extensión de tierra nortesur del globo. Los muchos desastres que les han acaecido a barcos cerca de este cabo, la dificultad de rodearlo al oeste sobre todo, los sufrimientos de la flota que comandaba lord Anson y de las expediciones de Pizarro, inducen a las personas a considerar a este promontorio con particular interés.

El clima resultó ser borrascoso e inestable durante la noche del 23, y nos mantuvimos al paio. Al romper el día el viento soplaba fuerte desde el sur sudoeste y nos dirigimos a la bahía de San Francisco, a la que llegamos a las dos de la tarde, anclando en la caleta Wigwam o San Martín en 16 brazas de agua sobre un fondo de arena y barro.

El 25 nos dedicamos a recoger leña y agua para los navíos y durante el día tomé observaciones de latitud, longitud y variación. Al lado sur de la ensenada hay una pequeña cavidad en la roca, en la cual coloqué la brújula para tomar una serie de acimutes, pero al observar al sol en norte 29 oeste al mediodía, sospeché que la roca era magnética y me llevé un trozo de la misma al barco para verificarlo. Le quité la rosa de los vientos a la aguja para hacerla más sensible y encontré que, tal como esperaba, la roca tenía una leve influencia sobre ella. Después fijé el puesto de observación en la parte más alta de la ensenada, donde probablemente no hubiera atracción local, y encontré que la variación era de 23° 4' este: la latitud en esta misma situación era 55° 53' 37", y la longitud por cronómetros era 67° 29' 45".

Aprovechamos la oportunidad de estar en puerto para reparar aun más el daño que los navíos habían sufrido a causa del hielo, aunque no tuvimos ocasión de aligerar el bergantín tanto como hubiera sido necesario para hacer reparaciones efectivas.

Los fueguinos

El 26, el tiempo era notablemente bueno y soplaba un viento leve entre el sur sudoeste (por el oeste) y el noroeste.

Por la tarde, el *Beaufoy* partió a examinar algunas islas vecinas en busca de pieles de foca. Aún no lo habíamos perdido de vista cuando, para mi asombro, vi dos canoas nativas que se nos acercaban a remo; muchos de los tripulantes del bergantín estaban a bordo del *Beaufoy*, pero como consideré que si se los trataba bien no debíamos temer ninguna hostilidad por parte de los desconocidos, fuera cual fuera su número, no los hice regresar.

Los fueguinos no tardaron en llegar a distancia suficiente como para ser oídos; y pronto se dieron a conocer mediante un ruido cantarín, acompañado de una variedad de gestos que, luego me enteré, eran símbolo de amistad. Eventualmente remarón hasta una distancia de ocho o diez yardas del barco, y les ordené a mis hombres que les devolvieran las señales amistosas para transmitirles mi deseo de que subieran a bordo; pero no se aproximaban. El asombro se evidenciaba en todas sus acciones, y parecían tan agitados que durante un cuarto de hora completo continuaron parloteando sin la más mínima interrupción. Finalmente, cuando su maravilla ante nuestras personas disminuyó en algún grado, remarón por delante y por detrás del barco, sin poder decidir, según todas las apariencias, si el navío estaba muerto o vivo; pues como nunca habían visto un barco antes no podía esperarse que sacaran conclusiones de inmediato en base a las analogías que suministraban sus canoas. Cuando finalmente adquirieron más confianza, se acercaron por el lado de babor y dos de los hombres se animaron a subir a bordo. Debido a su muy miserable aspecto, pensé que el mejor servicio que podía prestarles era darles algo de comer y beber. Por lo tanto, hice traer carne, pan y vino, de los cuales les convidé en grandes cantidades. Comieron un poco de carne, pero ni el buen vino de Madeira ni el pan les resultaron aceptables.

Las damas fueguinas

Pronto vi que cuidaban de mantener a sus mujeres en sus canoas, lo que no lamenté pues, debido a la disposición

celosa de los salvajes en general, era aconsejable que nos abstuviéramos de todo trato con ellas. Sin embargo, no dejé de invitar a las damas a beber un poco de vino, que les di en una taza laqueada; y este utensilio les pareció tan maravillosamente fino que derramaron el vino al examinarla y retenerla astutamente. No intenté recuperar la copa, pues pensé que ciertamente la necesitaban para beber; pero al día siguiente la vi convertida en aproximadamente una docena de tiras colgadas al cuello de las mujeres.

Asombro de los nativos

Los hombres parecían atónitos ante todo lo que veían, y todo lo hecho de hierro atraía su atención mucho más que ninguna otra cosa: una marmita de hierro fundido de 200 galones los sorprendió tanto que hasta les daba miedo aproximársele. Al percibir su afición a ese metal, y como tenía una cantidad de aros de barrica a bordo, les di a cada uno un trozo, con lo cual quedaron muy deleitados; y a poco de recibir los presentes nos dejaron y regresaron a sus wigwams, que están en la parte alta de la ensenada.

El espejo

A la mañana siguiente, el 27, al alba, estaban junto a nosotros dando una gran gritería que expresaba su ansiedad por vernos y subir a bordo. Yo había dado órdenes de que no fueran admitidos hasta que nuestra tripulación no debiera revistar en cubierta a la mañana, lo que usualmente ocurría a las cuatro. Al poco tiempo, vimos que se aproximaba una tercera canoa, a cuyo encuentro fueron nuestros visitantes cuando estuvo a cierta distancia del barco; y al subir a bordo de inmediato todos juntos resultó evidente que sus paisanos los habían informado de la amistosa recepción que les habíamos dado. Esta vez, tuvimos veintidós visitantes, hombres, mujeres y niños, y como ahora confiaban en lo

amistoso de nuestras intenciones, se mostraron interesantes y divertidos. Los llevé a ver mi camarote por turno; y la brillante estufa y el espejo fueron objetos que los complacieron mucho. La actitud propia de los monos de mirar detrás del espejo en busca del objeto reflejado fue practicada con frecuencia; y aunque sin duda frecuentemente se habían visto a sí mismos reflejados en el agua, al no haber visto nunca una apariencia tan súbita y clara, su juicio instintivo no fue lo suficientemente agudo como para que percibieran la similitud de ambos fenómenos.

Como conocíamos la propensión que los indios en general tienen al robo, se los mantuvo vigilados; pero al regresar el contramaestre de la costa de la ensenada, me informó que le había quitado los aros a una barrica. Un adepto al arte de la ratería también demostró considerable talento al hurtar una cabilla de amarre de hierro a pesar de lo estricto de la vigilancia.

Juzgué adecuado hacerles entender la idea del delito de robar; y, por lo tanto, puse a este criminal en la jarcia mayor y le di un vigoroso azote con el gato de nueve colas, dándole a entender que se trataba de un castigo por el crimen del que se había hecho culpable. Este suave castigo tuvo el efecto deseado, pues a partir de entonces temieron hasta recoger un trozo de hierro sin permiso.

Aserrar divierte a los nativos

El 27, el tiempo era bueno y soplaba un recio viento del sudoeste. Nuestros carpinteros se ocuparon en derribar árboles y aserrarlos para hacer tablas. La operación de aserrar divirtió en grande a nuestros amigos los fueguinos, y su afición al serrucho sin duda habría llevado a que lo robaran, de no ser porque cada noche lo guardábamos a bordo. Ese día, sólo hombres y muchachos subieron a bordo; no pude enterarme de por qué habían dejado atrás a sus mujeres, pero probablemente estuviesen ocupadas en algunas tareas domésticas.

En esta tribu había un guapo mocetón de catorce años, quien me habría gustado mucho que permaneciera con nosotros, pero en cuanto comprendió qué era lo que yo deseaba, regresó a su canoa y nunca más pude persuadirlo de que subiera a bordo.

El 28, el viento estaba variable y dio toda la vuelta a la rosa de los vientos, soplando reciamente. Ese día, los fueguinos se presentaron al costado de la nave con diferentes vestidos ó, mejor dicho, coloreados, pues las mujeres habían cambiado el color de sus rostros de rojo a renegrido y los hombres estaban decorados con listas rojas y blancas que les cruzaban horizontalmente la cara. Su aspecto general era todo lo grotesco que imaginarse pueda; si bien en opinión de ellos, sin duda, era el colmo de la elegancia. Cuando comenzamos a tratarlos, no bien yo expresaba desear cualquiera de los artículos pequeños que les pertenecían, me los daban sin pedir nada a cambio; pero ahora habían adquirido cierta noción de trueque y a cambio de algunos de sus artículos de manufactura simple demandaban algo brillante, como botones, etc.; sin embargo, los trozos de aros de hierro eran objetos que estimaban particularmente y no me cabe duda de que suponían que nuestras riquezas consistían en tales artículos.

Un perro nativo

Un joven de cautivantes rasgos que yo tenía a bordo fue el más exitoso en este tráfico; las mujeres parecían muy interesadas en él, aunque no sé si tenían la idea correcta de a qué sexo pertenecía, pues entre ellos las mujeres hacen todo el trabajo, y este joven estaba constantemente ocupado. Obtuve de ellas un perro cachorro que se distinguía por su inteligencia; de estos animales sólo tienen una clase, que tiene mucho de la naturaleza del zorro, al cual se asemeja bastante por la cabeza y que es casi del tamaño de un terrier. Sienten un notable afecto por sus perros; y si tienen algún objeto al que adjudican poder sobrenatural posiblemente sean esos animales, ya que su atención para con ellos y

cuánto dependen de ellos para su seguridad son mayores que lo que sería de esperar.

El 29, el tiempo era bueno y el viento soplabá del oeste sudoeste. El *Beaufoy* llegó por la mañana temprano, y ello no dejó de ser observado por los fueguinos, quienes subieron de inmediato a bordo, donde fueron amablemente recibidos por la tripulación. La curiosidad era mutua, y los marineros se deleitaron sobremanera en el trato amistoso con ellos. Cometieron varios pequeños hurtos a bordo del *Beaufoy*; y uno en particular es digno de mención pues exhibe en notable grado sus poderes de imitación.

Pequeños hurtos de los nativos

Un marinero le dio a un fueguino un jarro de latón lleno de café, que este bebió, empleando luego todo su arte en robar el jarro. Sin embargo, el marinero, al recordar pasado un rato que el jarro no había sido devuelto, lo pidió, pero todas las palabras que empleaba eran siempre repetidas, por imitación, por el fueguino. Finalmente, encolerizado al oír como sus solicitudes eran reiteradas y adoptando una actitud amenazante, en tono airado dijo: "Truhán color cobre, ¿dónde está mi jarro?" El fueguino, adoptando la misma actitud, con sus ojos fijos en el marinero, exclamó: "Truhán color cobre, ¿dónde está mi jarro?" La imitación fue tan perfecta que todos rieron, a excepción del marinero, que procedió a registrarlo y encontró el artículo faltante bajo su brazo. Quiso castigar al mímico por este audaz robo, pero el señor Brisbane se interpusó, lo envió a su canoa y prohibió que volviera a subir a bordo.

El 2 de diciembre, en torno al mediodía, vimos a los fueguinos cerca de la costa saliendo de la ensenada remando en sus canoas, sin que antes de ello hubieran demostrado intención alguna de abandonar el lugar. No cabe duda de que consideraban que se trataba de una fuga afortunada, pues a pesar de la estricta vigilancia a que se los sometió durante su estadía con nosotros, yo tenía razones para

sospechar que habían robado diversos artículos menudos y que ahora tenían intención de ponerse a salvo con el botín obtenido. En lugar de la algarabía que producían habitualmente, no se elevaba ni una voz de entre ellos, y las canoas estaban tan cerca de la costa que apenas si las distinguíamos. De inmediato ordené que se tripularan y bajaran los botes. Ahora, los fueguinos remaban con todas sus fuerzas para quedar fuera de nuestro alcance, pero en vano; pronto los alcanzamos, y por su aspecto parecían esperar que los registrásemos en busca de los artículos robados; pero quedaron no poco sorprendidos cuando, en lugar de ello, les obsequié a cada uno de los hombres un trozo de aro de barrica y a cada una de las mujeres, a modo de medalla, una moneda de medio penique lustrada, a las que les habíamos hecho perforaciones como para ponerles un cordel que permitiera colgárselas del cuello. Quedaron muy agradecidos por estas fruslerías y me despedí de ellos con un cálido apretón de manos. Como ahora estaban tranquilos, comenzaron la habitual algarabía y se alejaron remando.

Una vez relatados estos incidentes tal como ocurrieron, estoy en condiciones de decir algo respecto a las impresiones que me produjo el carácter de esta tribu.

En honor a la naturaleza humana, de buena gana elevaría un poco a este pueblo olvidado en la escala de estimación intelectual que ha alcanzado; si bien debo reconocer que su condición es una de las más bajas de las del género humano. En esta era del mundo parece casi increíble, y ciertamente es vergonzoso, que aún exista un pueblo tratable que viva casi en la más prístina ignorancia.

Costumbres de estos salvajes

Como no encontré nada entre los fueguinos que no fuese manufacturado por ellos mismos, puede llegarse a la razonable conclusión de que fuimos sus primeros visitantes, al menos en la presente generación. La costumbre, propia de salvajes, de que las mujeres hagan todo el trabajo,

prevalece aquí; ellas reman las canoas mientras los hombres se quedan cómodamente sentados; recolectan su alimento —los moluscos—, crían a los niños, construyen los *wigwams* y, en pocas palabras, llevan a cabo toda tarea que requiera esfuerzo, aunque, por otro lado, los hombres se muestran muy afectuosos con sus esposas y cuidan a sus retoños. Un ejemplo de su afecto paternal se demostró en una ocasión en que visité inesperadamente sus *wigwams*, una mañana, ocasión en la que, suponiendo que yo había bajado a tierra para robarles sus hijos, los cobijaron entre sus brazos, y todos los signos de amistad que pude expresar fueron insuficientes para que los soltaran.

Sus formas, rasgos y vestidos

La estatura de estos fueguinos es baja. Medí dos hombres del tamaño habitual y resultaron medir, el primero, cinco pies y cuatro pulgadas, el otro, cinco pies con cinco. Los contornos de sus caras y las formas de sus cabezas, como se muestra en la lámina adjunta,² son los propios de la mayor parte de los indios: tienen narices chatas, ojos pequeños, pechos llenos y bien formados, brazos pequeños; sus piernas son pequeñas y mal formadas, lo cual se origina, sin duda, en su costumbre de sentarse acucillados, posición en la cual tienen un aspecto verdaderamente desgarbado.

Las mujeres tienen mejores rasgos que los hombres: muchas de sus caras son interesantes y, en mi opinión, tienen un sentido más vivo de lo que las rodea. La única prenda que visten los varones es una piel sobre los hombros que llega a poco más de la mitad de la espalda; algunos ni siquiera tienen esta pobre vestidura. Por lo general, las mujeres llevan una piel más grande sobre los hombros y, en otros aspectos, van vestidas como lo requiere la decencia; y hasta las más jóvenes de las niñas se cubren de esa misma

2. Ver Mapas e ilustraciones (página 216).

manera, lo cual evidencia un grado de modestia que rara vez se encuentra entre pueblos no educados.

Por lo que cuento sobre esta tribu, el lector podrá hacerse una idea general respecto a estos remotos australianos,³ pero el relato particularizado de las comunicaciones ulteriores entre ellos y nosotros lo ayudarán a llegar a conclusiones justas; y como una sola mirada no es suficiente para permitirle al observador decidir con exactitud, describiré minuciosamente su conducta e inclinaciones, única manera de obtener una estimación real de su carácter.

Islas de San Francisco

Como el 2 de diciembre el tiempo era bueno, el capitán Brisbane me acompañó a la parte alta de la bahía en una ballenera y me asistió en mis observaciones sobre la navegación de la misma. Desde una altura considerable percibimos varios canales que corrían por el supuesto fin de la tierra, formando un grupo de islas que, por estar separada de las islas principales de Tierra del Fuego por un estrecho navegable, pueden, con cierta propiedad, ser llamadas islas de San Francisco, por el nombre del brazo del mar al cual, al parecer, se ingresó por primera vez en 1714.

Habiendo hallado mediante la sonda un fondeadero seguro en aguas muy tranquilas, que se ve en la carta adjunta,⁴ regresamos a bordo.

Islas de Ildefonso y Turn Point

A las 10 de la mañana del 3, levamos ancla y ambos navíos se dirigieron, con brisa moderada del noreste, a las islas de Ildefonsos. A las 6 de la tarde, se divisó el Cabo de

3. En el sentido de habitantes del austro o sur.

4. Ver Mapas e ilustraciones (página 211).

Hornos al este media sur a seis leguas de distancia. Por la mañana del 4 estábamos a dos millas y media de las Ildefonsos, y cada navío envió un bote a tierra. Continuamos navegando a la vista de estas islas con tiempo placentero hasta el 7, en que me dirigí, con el *Jane*, a Tierra del Fuego, a una distancia de dieciséis millas, en busca de un fondeadero. Como los principales oficiales estaban ausentes, envié al contramaestre en una ballenera a recorrer unas islas que posiblemente ofrecieran lo que yo buscaba. Finalmente regresó con el informe de que había encontrado una caleta a la vuelta de una punta, a la que llamé Punta Turn, con buen fondo, en la que podían anclar varios navíos. Al enterarnos de esto, regresamos a toda vela a las Ildefonsos, y tras recibir nuestros botes y una cantidad de cueros de foca a bordo, ambos navíos fueron dirigidos a Punta Turn.

Caleta de la Metida de Pata

Para cuando llegamos a la caleta en la que fondearíamos y, como estaba oscuro, le ordené al contramaestre que me informara cuándo le pareciera que estábamos a una distancia adecuada para echar el ancla, ya que sólo distinguíamos imperfectamente la tierra; pero debido a que él no recordaba con claridad el lugar, nos encontramos cerca de la rompiente de la playa antes de que nos hiciera advertencia alguna; y sólo por echar ancla en ese mismo instante pudimos discernir dónde nos encontrábamos y evitamos, aunque llevábamos la gavia al tope, ir a dar a las rocas. Afortunadamente, el viento era leve, y una vez que arriamos las velas y echamos un ancla de canal, movimos el navío hasta donde estuviera seguro. Me enfadé con el contramaestre por su mal manejo, y para que mejorase su juicio mediante el recuerdo de su error llamé a este lugar Blunder Cove.⁵ Para ser justos con esta persona, sin embargo, debo decir que era

5. Caleta de la Metida de Pata.

un buen hombre de mar y tenía buena disposición; su error de juicio se originó en que formó su opinión respecto a la capacidad del fondeadero desde un bote; pues en vez de tener capacidad para varios navíos, apenas si había lugar para uno. La altitud del ojo sobre el horizonte a menudo es muy engañosa para calcular espacio si no se presta particular atención al ángulo desde el que se ven los objetos. El *Beaufoy* había echado anclas un poco hacia el costado de nosotros, y a la mañana siguiente, habiendo determinado enviarlo otra vez a Shetland, se hicieron los arreglos necesarios a ese propósito. Yo daba por sentado que la costa estaría libre de hielo al momento en que llegara, lo que ocurriría a pocos días de la mitad del verano.

Una nueva tribu de fueguinos

Como no consideré que este fondeadero fuese conveniente, partí en la ballenera en busca de uno con más capacidad; y a poco más de una milla al este, encontré uno con fondo despejado de arena y barro a veinte brazas de profundidad, a tres cables de distancia de la costa. Estábamos tomando la profundidad del agua con el escandallo cuando vimos cuatro canoas de fueguinos entre las algas. Al principio se sobresaltaron un poco al vernos; pero luego, siguiendo la forma fueguina de saludar, no tardaron en comenzar a gritar y a hacer graciosas demostraciones de alegría. Remamos hasta encontrarnos a doce o catorce yardas de ellos y enarbolamos algunos trozos de aros de hierro que les llamaron la atención. Como en el caso de quienes nos visitaron antes, los celos, o un particular cuidado de sus mujeres, parecieron ser una importante consideración; pues todos los hombres se pasaron a dos canoas y vinieron a nosotros, dejando a las mujeres atrás. Pronto les inspiramos confianza y señalamos los navíos haciéndoles seña de que nos siguieran, lo que se apresuraron a hacer trayendo a sus mujeres con ellos; y como esta vez los hombres ayudaron a remar las canoas, casi consiguieron mantenerse a la par de nuestra

ballenera, con mar de proa en contra. Esta tribu no estaba relacionada a la que habíamos conocido antes y era de estatura más elevada que aquélla, por lo cual nuestros tratos con ellos fueron motivo de renovado interés. Debido al asombro que demostraron y a que no tenían ni el menor artículo de procedencia externa con ellos, me inclino a pensar que, como los otros, nunca habían visto extranjeros. Poseían una variedad de artículos de manufactura propia, a cambio de los cuales les dimos algunas cosas casi inútiles para nosotros, pero muy interesantes para ellos.

Aunque yo estaba deseoso de darles todo aquello que nos sobrara y que pudiera serles útil, sabía que los trozos de aro de hierro eran lo más útil, pues el único material para cortar del que disponían era la concha de mejillón. No me cabe duda de que los artículos que recibieron de nosotros quedarán, durante muchos años, como testimonio de nuestro amigable intercambio para futuros visitantes.

Adquisición y descripción de una canoa

Como a consecuencia de la separación del *Beaufoy* nos quedaron sólo dos botes, consideré que, en caso de ausencia de aquél, una de las canoas fueguinas podía resultarnos útil y, por lo tanto, procuré adquirir una nueva de ellos. Como la construcción de la misma parecía haberles llevado mucho trabajo, no pude menos que ser generoso en mi oferta y les entregué dos aros de barrica completos, y en menos de cinco minutos la familia, con todos sus utensilios, fue trasladada a otra canoa y la que adquirimos quedó lista para ser entregada. Ordené que se la izara a bordo y me sorprendí al comprobar que era pesada; pero al subirla a cubierta, encontré una plataforma de arcilla de un espesor de unas seis pulgadas que cubría todo el fondo y que actuaba como lastre y para preservar el fondo del fuego, que mantienen constantemente encendido sobre la arcilla. El largo de esta canoa era de doce pies con cuatro pulgadas, y tenía dos pies con dos pulgadas en su parte más profunda; estaba construida

de fuerte corteza de haya, que parecía más ancha que la que proveen los árboles de las cercanías y que probablemente haya sido obtenida en el interior. La totalidad del navío estaba compuesta de tres piezas: una pieza formaba el fondo y las otras dos, los lados; estaban cosidas entre sí con ramitas fuertes. Las costillas o cuadernas tenían forma semicircular y estaban ubicadas con su lado plano hacia abajo y en contacto una con otra en forma vertical; de modo que, cementada por la arcilla, la canoa se vuelve fuerte y capaz de navegar contra el viento a gran velocidad. La disposición interna de los compartimientos parece ordenada. Los utensilios de pesca ocupan la primera división; la siguiente va ocupada por la mujer a cargo del remo delantero; la tercera está ocupada por el fuego; la cuarta es el compartimiento de achique, donde se junta el agua que debe ser arrojada afuera; a continuación viene el lugar donde se sientan los hombres; en la quinta división va la mujer encargada del remo posterior; y en último lugar está el pañol trasero, en el cual guardan todas sus cosas de valor. Generalmente ubican sus lanzas de forma que se proyecten por encima de la proa.

Una vez aseguradas la canoa y los remos, regresé a la contemplación de quienes la habían vendido, los cuales, me alegré de ver, estaban muy alegres y al parecer felices por la posesión de los aros con que yo les había pagado.

Ahora, como comenzaban a sentir las punzadas del hambre, dirigieron su atención a algunos integrantes de la tripulación que estaban dedicados a deshilar barbas de ballena para hacer escobas; y al percibir la goma del hueso, tal como está en el estado en que se quita de la ballena, tomaron esa sustancia mucilaginosa y la comieron con gran ansiedad. Consideré que éste era un ejemplo de depravación del apetito, pero en otra parte del barco tenía lugar otro aun más repugnante. Allí se atracaban de vieja y rancia grasa de foca que llevaba varios días tirada. Yo quería que tomaran algo para satisfacer la mordedura del hambre, pero ésta forma de hacerlo era intolerable y los obligué a desistir. Luego les di un poco de foca joven y un poco de pan, que guardaron en su canoa para una ocasión futura.

Como no teníamos bebidas espirituosas a bordo, les ofrecí vino e insistí para que bebieran un poco pero, al igual que sus compatriotas del cabo de Hornos, apenas si sorbieron un poco, y no pareció gustarles.

La honda y la lanza

El arma de proyectiles habitual entre los fueguinos es la honda, que se hace de cuero de foca ó de nutria. Por lo general, tiene unos tres pies de largo y es de la forma habitual: los cordeles a veces se hacen de una tripa delgada, bellamente trenzada y terminada con nudos de ingeniosa artesanía. Tras hacerme de algunas de estas armas, convencí a uno de los nativos más inteligentes de que me mostrara la forma en que las empleaban, que resultó ser exactamente la misma en que lo hacemos nosotros; pues el señor Brisbane, quien conocía bien ese arte, empleó la honda con tanto efecto como los fueguinos, lo que los asombró mucho.

Las puntas de lanza que más usan están hechas de hueso duro y tienen unas siete pulgadas de largo, punta fina y un gancho a un lado, a cuatro pulgadas de la punta. Tienen otra clase, uno de cuyos lados tiene varios pequeños dientes muy afilados. Éstas se fijan sobre un asta de madera, recta y de terminación pulida, de unos diez pies de largo. Al hueso está fijada una soga de cuero de unos diez pies de largo, y emplean esta arma para capturar casi todas sus presas. Al emplear la lanza, la toman cerca del medio, apuntan mirando a lo largo de la misma con el ojo derecho y la arrojan con gran precisión.

Un nativo lucha con un marinero

Después de comer, nuestros hombres, antes de abocarse a sus tareas, quisieron divertirse un poco con los nativos; y un alegre integrante de nuestra tripulación comenzó a cantar y bailar, ante lo cual los fueguinos formaron un círculo

en torno a él e imitaron su canto y su baile con toda fidelidad. Este movimiento circular, sin embargo, no tardó en convertirse en un juego en el cual un marinero y un fueguino se intentaban derribar uno al otro. Al comienzo, yo estaba seguro de que vería caer al fueguino, pero me equivocaba; se mantuvo tan firme que pareció más probable que nuestro marinero, un robusto y atlético joven de veintitrés años, resultara derribado. Era evidente que el fueguino era tan hábil como su adversario, pero varios de los fueguinos, creyendo que su paisano estaba en peligro, se precipitaron en su ayuda y me vi obligado a interferir para llamarlos al orden. El fueguino pareció disfrutar de un triunfo, lo cual me mortificó un poco porque el hecho de que ellos tuvieran la idea de que eran iguales en fuerza y dinamismo a nosotros podía resultarnos peligroso. No pude evitar enfadarme con nuestro marinero por su falta de dinamismo, y le ordené que no volviera a competir con ellos de esa forma.

Ni indicios de religión

Yo estaba ansioso por saber si tenían algún objeto de culto divino, y por lo tanto los convoqué en torno a mí y leí un capítulo de la Biblia; no porque esperara que entendieran lo que leía, sino porque correspondía mostrarles la Biblia, y leerla, haciendo al mismo tiempo señas que representaban la muerte, la resurrección y súplicas al cielo. No manifestaron comprender qué quería decirles, pero mientras yo leía y hacía señales, me imitaban, siguiéndome con un parloteo cuando yo leía, alzando y bajando sus voces cuando yo lo hacía. Durante ese lapso parecían perfectamente atentos y no dejaban de mirarme a la cara con evidentes muestras de asombro. Uno de ellos pegó su oreja al libro, creyendo que éste hablaba, y otro quiso ponerlo en su canoa: en síntesis, todos se interesaron por el libro, y si hubieran podido emplearlo en forma adecuada, se los hubiera dado de buena gana.

Sin embargo, no faltó un ladrón en la partida; pues al traer el yesquero a cubierta con el propósito de determinar

cómo obtienen fuego, un hábil fueguino hurtó el eslabón. Se sospechó de él, y al registrarlo, se encontró que lo tenía bajo el brazo. Lo envié a su canoa con amenazas de castigo que entendió bien.

Obtienen fuego frotando piritas de hierro con una roca semejante al pedernal y transmitiendo las chispas a una sustancia seca parecida al musgo, que se enciende velozmente.

Nuestros marineros les habían dado a los fueguinos todas las ropas viejas de que podían desprenderse, y nuestros visitantes no tardaron en aparecer disfrazados, uno llevando sólo una chaqueta, otro sin más que un chaleco, y un tercero en camisa: así vestidos por partes tenían la más divertida apariencia.

Estado de la sociedad

No se podía distinguir entre ellos nada que se pareciera a un jefe, y tampoco parecían requerir uno para la paz de su sociedad; pues su mutuo comportamiento era de lo más afectuoso, y parecían tener toda la propiedad en común, aunque cada uno de ellos parecía esforzarse por obtener lo nuestro sin consideración para con sus prójimos, probablemente por el honor que conlleva obtener tal cosa o por la novedad de ser el primer poseedor. El principio filantrópico que estas personas exhiben entre ellos y su comportamiento inofensivo para con los extraños indudablemente los hace acreedores a esta afirmación en su elogio, que aunque son quienes están más distantes de la vida civilizada, debido principalmente a circunstancias locales, son los más dóciles y tratables de cualesquiera salvajes de aquellos con que estamos familiarizados y, por lo tanto, sin duda pueden ser instruidos en aquellas artes que elevan al hombre por encima de las bestias.

El 9 de diciembre, cerca del mediodía, levamos anclas y nos hicimos a la mar con viento del nornoreste. El *Beaufoy* continuó hacia Shetland del Sur y nosotros navegamos a lo largo del lado este de las Ildefonsos. Éstas son tan pequeñas que apenas si merecen el nombre de islas, ya que la más

grande no tiene más de un cuarto de milla de largo. Parecen ser dos cuando se las distingue desde el sudeste o el noroeste, pero la septentrional no es más que un puñado de rocas sueltas; la isla meridional es la mayor y más alta, y contiene una cantidad de matas de pasto en su parte superior, así como sitios donde anidan las gaviotas. Estas islas no tienen playas y sólo se puede desembarcar en ellas con mar muy calmo. Entre ellas hay un canal de una milla de ancho que, por ser rocoso, no debe ser atravesado. En diversas oportunidades determiné que la longitud de las islas del sur, por observaciones lunares y por cronómetros, es de $69^{\circ} 16' 50''$ y la latitud, $55^{\circ} 50' 38''$, y la variación a cinco millas de distancia, de $26^{\circ} 42'$ al este. La roca de que están compuestas es pórfido basáltico con lava porfírtica, y exhiben formas escarpadas y variadas, como se puede ver en la vista adjunta.⁶

Las islas Diego Ramírez

En la noche del 9 nos dirigimos a las islas Diego Ramírez y a las dos de la tarde del 10 enviamos dos botes a la costa. Estas islas se extienden del noroeste al sudeste por un espacio de unas cuatro millas, en el que hay tres islas principales y gran cantidad de rocas que surgen del agua. La isla del medio es la más grande, tiene matas de pasto y gaviotas, pero no agua. La altitud observada ubica su extremo sur en $56^{\circ} 32' 15''$, y por cronómetros, en longitud $68^{\circ} 24' 15''$. La composición de la roca es lava porfírtica; especímenes depositados por mí en el museo del colegio de Edimburgo y descriptos por el profesor Jamieson demuestran que la acción volcánica ha estado presente en la formación de estas islas; se anexa una vista desde lejos de las mismas.⁷

El tiempo siguió siendo bueno y el viento continuó soplando del norte y del este hasta las ocho de la mañana del

6. Ver Mapas e ilustraciones (página 212).

7. Ver Mapas e ilustraciones (página 212).

once, cuando arreció un viento del sudeste y, para el momento en que izamos a bordo nuestros botes, soplabá fuerte y pusimos proa a Tierra del Fuego. El doce fondeamos en Clear Bottom Bay, en veinte brazas de agua, en arena gruesa que tenía fango por debajo. Los días 13 y 14 tuvimos fuertes borrascas del sudoeste al oeste, de modo que echamos el anclote de esperanza y, sujetos por el mismo, aguantamos el tirón. El 16 llovió intensamente y cedió el viento. Debido al mal tiempo, nuestros amigos fueguinos no nos visitaron; y una vez que cumplimos con nuestras obligaciones en tierra, el 19 levamos anclas y proseguimos hacia las Ildefonsos. Continuamos con las velas izadas llevando a cabo nuestras tareas en estas islas con tiempo favorable y con vientos que por lo general soplaban de entre el oeste sudoeste y el oeste noroeste durante el día, y del norte durante la noche. La tarde del 25, me sorprendí de ver que se nos aproximaba el *Beaufoy*, pues estaba completamente seguro de que había fondeado en Shetland del Sur. El capitán Brisbane me informó que el estado del hielo en la costa de Shetland era casi el mismo que cuando partimos de allí el 16 de noviembre, aunque era el 18 de diciembre cuando dejó el borde del hielo. Navegó por 40 millas a lo largo de la costa, pero no pudo aproximarse a tierra en ningún punto. Según informa, el hielo, además, era de la clase sólida y azul que posiblemente tardase mucho en disolverse, y por lo tanto renunció a la idea de esperar. También me informó que al habersele rasgado las velas el día anterior a llegar a esta costa, había entrado a una ensenada con mucha capacidad ubicada 11 millas dentro de un brazo de mar, al que después llamé canal de Año Nuevo, pues pasé el día de año nuevo allí.

Caleta India

Como necesitábamos un fondeadero calmo para examinar el bergantín y hacer reparaciones, nos dirigimos al canal de Año Nuevo, y a las diez de la mañana del 26 echamos ancla en Caleta India, así llamada por una tribu de fueguinos que vive cerca de allí.

Una vez que amarramos las naves en el ángulo meridional de la caleta, nos dedicamos a aligerar la proa con el objeto de levantar el bergantín y hacer reparaciones. No me sorprendió ver que la proa del *Jane* estaba muy dañada, pues los choques que había recibido al estrellarse inevitablemente contra masas de hielo podrían haber sido aun más destructivos.

Los dos tramos más bajos de las cintas,* del lado de babor de la proa, y una del lado de estribor, resultaron estar rotas. La parte delantera de la roda estaba rota y el tablón que resultó hundido bajo el agua providencialmente se había encajado entre las cuadernas de modo que, junto al tablón que le clavamos por encima en la costa de Shetland del Sur, dejó pasar muy poca agua. Una vez que la parte delantera del navío estuvo lo suficientemente fuera del agua como para efectuar reparaciones, los carpinteros se pusieron a trabajar.

Se renueva el trato con los fueguinos

Por supuesto que los fueguinos vieron el ingreso de los barcos, pues su asentamiento estaba en una isla a la entrada de la caleta; pero como antes sólo habían visto el cutter, fueron cautelosos y lentos para acercarse al bergantín. Sin embargo, eventualmente se aproximaron en varias canoas, gritando como de costumbre y extendiendo sus brazos, poseídos, al parecer, de una sensación de miedo y alegría. Pronto logré atraerlos a bordo, pues aunque no entendíamos mutuamente nuestros lenguajes, el trato con ellos y sus acciones me suministraban el placer melancólico de observar los distintos grados del entendimiento humano.

Entre éstos ví a varios de rasgos distintos al carácter general de los fueguinos, pues tenían narices respingadas y eran algo más altos que los demás.

* Tablas fuertes que dan la vuelta a un barco, un poco por encima de la línea de flotación (nota del autor).

Se me ocurrió que esas diferencias de rasgos podían ser leves trazas de los españoles que hicieron un asentamiento en el estrecho de Magallanes hace 244 años, pero que sólo duró siete.⁸

Los ancestros de estos fueguinos pueden haber tratado con los españoles durante ese período; y estos fueguinos de rasgos distintos a los de los otros que he mencionado pueden haber descendido de esa mezcla. Ello parece probable, pues tienen dos palabras del español, *canoa* y *perro*. Mi mayordomo, que era español, se dirigió a ellos muchas veces, pero nunca pudo descubrir que usaran ninguna otra palabra en español.

Tuve gran dificultad en adquirir un leve conocimiento de su lenguaje, pues continuamente repetían mis palabras, imitándolas; de modo que no me he decidido del todo respecto al significado de muchos de sus sonidos, y por lo tanto no intentaré describirlos en detalle.

Sayam	significa Agua.
Abaish	significa Mujer.
Shewoo	significa Aprobación.
Nosh	significa Disgusto.

Y puede observarse que en la mayor parte de sus palabras predominan los sonidos S y Sh.

Estas palabras que menciono resultan corresponder muy estrechamente con palabras de significado similar en el idioma hebreo. Así, se me informa que en hebreo *yam* significa mar o agua, y *ausha*, mujer; y también que los sonidos S y Sh se repiten constantemente en ese idioma.

8. Weddell hace referencia a los establecimientos de Nombre de Jesús y Ciudad del Rey Don Felipe, fundados por Pedro Sarmiento de Gamboa en 1584 (véase Pedro Sarmiento de Gamboa, *Viaje al estrecho de Magallanes y noticia de la expedición que después hizo para poblarlo*, Colección Reservada del Museo del Fin del Mundo, Buenos Aires, Eudeba, 2005).

Las palabras *canoa* y *perra*, que he mencionado como procedentes del español, pueden referirse en última instancia a aquel mismo original; pues en hebreo, *canna* significa junco hueco o receptáculo, o caña, y *perra*, animal salvaje. Éstas y muchas otras palabras, originalmente hebreas, que se encuentran en el idioma español, pueden ser explicadas fácilmente diciendo que aparecieron en él a través del árabe, la lengua de los moros; pero de qué manera los fueguinos se hicieron de palabras hebreas es ciertamente una cuestión de cierto interés para los filólogos.

El 27, envié el *Beaufoy* a la isla de Diego Ramírez con catorce hombres adicionales del bergantín. Antes del mediodía, unos cuarenta fueguinos subieron a bordo y se divertieron de distintas maneras. Se mantuvo a un muchacho vigilándolos continuamente para evitar los hurtos; pero como estaban dispersos por las cubiertas, y aunque hice que toda cosa mueble de valor fuese puesta abajo, probablemente no logró evitar la picardía.

Les di a todos como presente un poco de grasa de foca y un cachorro de foca, matado más o menos a la edad de tres semanas; pero uno de ellos, un anciano de unos 60 años, no quedó satisfecho con este donativo y le robó un cachorro de foca a un marinero, quien lo había limpiado con la intención de hacer del mismo su cena. Los fueguinos habitualmente se ríen cuando se los sorprende robando; pero este viejo, al ser descubierto, se alarmó mucho y se fue a su canoa, y no volvió después a aventurarse fuera del asentamiento hasta que entendió, cuando yo lo visité allí, que estaba en gracia otra vez.

Esta tribu vestía de la misma forma que sus compatriotas que ya habíamos conocido; sólo llevaban una piel sobre los hombros y muchos de ellos iban totalmente desnudos, a no ser que se pueda considerar que el ocre rojo sea una indumentaria, pues iban completamente cubiertos de ese material. Teníamos unas pocas prendas viejas que nos sobraban, pues habíamos sido excesivamente liberales con nuestros primeros visitantes; pero a cambio de las pieles de nutria que vestían les dimos a cada uno alguna otra prenda. A

uno le di una camisa blanca de franela, que se puso y con la cual brincó entre sus compañeros presa del mayor éxtasis. Como esta camisa fue muy estimada, la vistieron por turnos de ocho o diez minutos, y tras quedar satisfechos, la redujeron a tiras que compartieron en partes iguales. Este es un ejemplo de cómo tienen su propiedad en común.

Como tuve ocasión de llenar algunas barricas con agua y colocarlas en la parte posterior del barco para levantarle aun más la delantera, envié a los fueguinos a cargar agua, y después de que le mostramos la manera más conveniente de hacerlo, lo hicieron en forma tan eficaz como nuestra gente. También los empleé en remolcar y sirgar, lo que requería fuerza, y esto lo hicieron con entusiasmo, pero el ruido que hacían al cantar a cada tirón era ensordecedor: tras oír como uno de nuestros marineros cantaba, como es habitual, pensaron que eso también debía ser imitado, y rugían juntos al unísono. Las mujeres y niños pequeños permanecían a un lado, en las canoas, y se los mantenía entretenidos dándoles cada tanto pequeños obsequios. Quise experimentar qué efecto produciría la música, e hice que se tocara el violín para ellos. Pareció agradecerles, aunque la flauta travesera les gustó aun más y más aun la música vocal.

De hecho, las mujeres quedaron extáticas al oír la canción que entonó un joven de buena voz. Les mostré algunas marinas que les llamaron la atención, aunque sólo por un momento; pero noté que las que tenían colores más chillones los mantuvieron admirados durante más tiempo.

Se presentó la oportunidad de que nuestros visitantes cambiaran de atuendo. Es que habíamos traído de las islas Falkland una tina llena de arcilla oscura. No tardaron en embadurnarse por completo y quedaron muy complacidos con su nueva indumentaria. También las mujeres disfrutaron de una leve cobertura; sin embargo, cuando la arcilla secó, me parece que la encontraron desagradable, pues pronto todos se la frotaron hasta quitársela.

Cura de irritación ocular

Observando que uno de ellos tenía una irritación en los ojos, hice un linimento y se los lavé. Evidentemente percibió mi intención, y creo que esperaba quedar curado de inmediato; lo cual, por supuesto, no ocurrió, pero, lavándolo dos o tres veces al día, en tres días casi estuvo bien. Corté el cabello de sobre los ojos de este hombre, pues se los irritaba; y a sus paisanos les pareció que ello mejoraba su aspecto y vinieron para que se los cortara de la misma manera. Como se trataba de una solicitud inofensiva, accedí a sus deseos, y, para divertirlos, se los empolvé con harina. Las damas se deleitaron en grande con ese tocado, pero encontré que era demasiado caro continuar con esa práctica por no tener un suministro abundante de ese artículo a bordo.

Los hice conocer el efecto destructivo de las armas de fuego, y ante el estampido de un cañón grande, que disparamos, las mujeres chillaron y los hombres quedaron espantados, y miraron a ese ingenio con mirada vacía.

Insolencia de un nativo

Observé a un sujeto osado y astuto de entre ellos, a quien juzgué el ladrón titular de su tribu. Este sujeto, habiendo logrado llegar a la cofa mayor, trató de arrancar los herrajes de la misma. Le hice señas de que bajara, pero no me prestó atención. Como tenía mis pistolas en el bolsillo, le apunté con una, meramente para asustarlo y que obedeciera, y descendió, pero al pisar la cubierta adoptó una expresión vengativa y me arrojó un trozo de trapo a la cara. Como yo estaba decidido a poner coto a su insolencia, tomé mi escopeta de caza, que estaba a mano y le apunté; ante lo cual huyó a la parte delantera del barco, lo que también hicieron sus compañeros, gritando de miedo. Las mujeres se unieron a los aullidos de alarma; pero la paz pronto se restauró cuando envié al delincuente a su canoa y guardé mi escopeta. Yo tenía intención de, cuando se diera la ocasión, hacer

arrepentir a este sujeto de su mal comportamiento, pero hasta que llegara el momento, sólo prohibí que subiera a bordo. Debido a este pequeño malentendido, su confianza en nuestra amistosa consideración hacia ellos quedó conmovida, y se retiraron a su asentamiento mucho antes de lo que acostumbraban.

Como sólo había ocho de nosotros a bordo, incluyendo a dos muchachos, se hizo necesario que, en caso de comportamiento peligrosamente ofensivo de los fueguinos, estuviésemos armados, y por lo tanto requerí a cada uno que tuviese a mano un alfanje, un mosquete y una pistola.

Por la mañana del 30, en torno a las cuatro, entre cuarenta y cincuenta fueguinos saltaron a bordo, desobedeciendo a los tripulantes que estaban en cubierta. El segundo oficial, el señor Mathewson, se alarmó y vino a mi cámara diciendo que los nativos pretendían tomar posesión del navío. Sus sospechas eran racionales, pero sus temores resultaron carecer de base; pues, al subir yo con mis pistolas en la mano, algunos, que estaban en las escaleras de la cámara intentando bajar, huyeron hacia arriba, y los que estaban sobre cubierta se llamaron al orden. No es inverosímil que una escaramuza hubiera tenido lugar si yo hubiese permitido a mi gente que los golpease, pues una pequeña irritación los habría, verosímilmente, incitado al menos a defenderse.

Su conducta por la mañana había sido irregular, pero no le presté más atención tras traerlos de nuevo a su habitual e inofensivo modo de conducirse.

A la mitad del día, reuní a estas gentes para verificar si tenían alguna idea de un estado futuro. Utilicé el mismo modo de inquirir que había puesto en práctica con la anterior tribu, leyendo la Biblia en voz alta y haciendo gestos. Ciertamente observé en ellos un sentimiento de solemnidad, que exhibieron mirándose unos a otros a la cara, con rostros que expresaban extremado asombro, y hablándose unos a otros en voz baja; pero, a pesar de estas apariencias de un principio religioso, no pude discernir nada entre ellos que se pareciera a una forma de adoración.

Collares, cestas, arcos

Haciéndoles pequeños presentes en diversas ocasiones, obtuve una cantidad de artículos de su manufactura, como collares, cestas, arcos y flechas. Describiré brevemente éstas, sus principales posesiones.

Sus collares están armados en forma muy ingeniosa, y consisten en pequeñas conchas del género de los turbinados, que poseen esmalte de bellos colores. Están perforadas cerca del orificio, y están ensartadas en un hilo hecho de tripa tan bien trenzada que, aunque tiene el grosor de una cuerda delgada de tripa de gato, contiene no menos de cinco hilos, tan extremadamente pequeños que el hecho de que hayan podido trenzarlos a mano genera cierta intriga.

Sus cestas están hechas de hierba fuerte y demuestran considerable habilidad en su fabricación. La hierba se une a modo de tejido, con las hojas formando ángulos rectos, y por encima tienen un asa del tamaño de la mitad de la circunferencia de la cesta.

Sus arcos tienen por lo general unos tres pies con ocho pulgadas de largo, y están hechos de una madera elástica que es lisa y dura. La cuerda es de cuero de foca, y a veces de tripa trenzada: las flechas son de madera dura y finamente pulidas; tienen unas veinticinco pulgadas de largo, con un pedernal triangular afilado en la punta, fijado a una muesca en la madera. Cuando la flecha se clava, se puede extraer el astil, pero no el pedernal.

Tienen otra arma, que consiste en un pedernal de forma parecida insertado en un cabo de unas nueve pulgadas de largo, que probablemente usen como estilete.

No sé si estas gentes son dadas a la guerra, aunque vi a tres de esta tribu con cicatrices en el cuerpo que indicaban que habían recibido heridas.

Llegada del *Beaufoy*

El 31, el *Beaufoy* llegó con cierta cantidad de cueros de foca y echó ancla. Para ese momento, nuestros carpinteros habían terminado su trabajo sobre la proa del bergantín y procedimos a estibar la bodega, y a llevar al navío a su asiento habitual.

Como sé apreciar debidamente la naturaleza de un buen constructor de barcos, no es más que hacerle justicia a mi carpintero, J. Aitkenson, decir que su habilidad e industria en esta ocasión en que tuvo que reparar daños serios con pocos materiales me dio gran satisfacción.

Robo

Poco después del arribo de *Beaufoy*, nuestros amigos los fueguinos subieron a bordo, indudablemente esperando una fiesta de grasa y carne de foca. No quedaron decepcionados, pues el señor Brisbane les trajo cierta cantidad que se repartieron entre ellos. Nuestra gente estaba muy atareada en cortar grasa de los cueros de foca, cuando los nativos, atraídos por las tiras de grasa, expresaron su deseo de ayudar. Les permití hacerlo, y demostraron habilidad para la tarea. Sin embargo, no tardó en notarse que tenían otras intenciones además de preparar los cueros; pues un sujeto, mientras trabajaba, se había ido metiendo un cuero, poco a poco, bajo el brazo, de forma muy hábil. Pero el segundo oficial había observado el hurto, y cuando el fueguino se disponía a dejar el barco, lo hizo entregar su presa, ante lo cual éste rió de muy buena gana, aunque al ver que me acercaba se retiró a su canoa, muy consciente de haberme ofendido.

Su conocimiento del trueque evidentemente incrementó sus tendencias al robo, de modo que ahora robaban artículos del cúter y procuraban venderlos en el bergantín a cambio de cosas que les gustaban más y viceversa.

Como ahora no temíamos ser dominados por la superioridad numérica, hice traer a bordo al sujeto que me

había arrojado el trapo en la cara y le hice entender que yo estaba en condiciones de castigarlo; sin embargo, sus temores y humildad le granjearon el perdón, y continuó comportándose apropiadamente.

Asentamiento fueguino

Por la tarde, el capitán Brisbane me acompañó al asentamiento. Yo les había dado a entender a los fueguinos que teníamos intención de visitarlos, y nos precedieron remando hacia sus hogares. Tocamos tierra en un lugar conveniente, donde nos recibió una partida que nos condujo a la ciudad, que consistía en unos pocos *wigwams*, de construcción precaria, con una población de unas sesenta personas.

La primera circunstancia que me llamó la atención fue la ausencia de mujeres y niños pequeños: era evidente que al aproximarnos nosotros los habían enviado a los bosques, y habían encendido fuegos a lo largo de todo el contorno de la isla. En parte, esto parecía ser una demostración de alegría ante nuestra visita; pero también parecía una invitación a otros fueguinos, pues dos canoas desconocidas vinieron hacia nosotros desde la parte superior del brazo de mar. En uno de los *wigwams* vi una gaviota, perfectamente mansa, que saltaba por ahí, dando una idea del afecto de sus aunos por los animales inferiores. Yo había tomado la precaución de tener nuestros botes a mano, con la tripulación armada, lo que nos permitió mezclarnos con los nativos sin temor. Al expresar yo mi deseo de comer mejillones, comenzaron a asarlos para mí, y competían para traerme los mejores. El viejo de quien he contado que había robado un cachorro de foca apareció, y le di a entender que estaba perdonado. Para divertirlos y asombrarlos maté dos gaviotas con una descarga de mi escopeta, lo cual los hizo mirar atónitos, en particular a los recién llegados; pues nunca les permití que me vieran cargar la escopeta, sino que tras disparar siempre me ponía el cañón en la boca, ante lo cual huían, por creer que la cargaba hablándole. Me pareció adecuado ocultarles la naturaleza y

funcionamiento de las armas de fuego, ya que a menudo resultan peligrosas en manos de bárbaros.

Nuestros hombres se mezclaron con ellos, cantando y bailando, pero cuando dos de nuestros tripulantes quisieron ir a los bosques, los nativos se pusieron incómodos por sus esposas, y me vi obligado a intervenir. Esta abstención por parte nuestra, sin embargo, no tuvo una contrapartida adecuada; pues uno de los fueguinos (equivocado respecto al sexo del objeto de sus atenciones) se comportó en forma muy extraña con un joven de nuestra partida, que escapó al bote con cierta dificultad.

Una vez satisfecha nuestra curiosidad, nos despedimos de ellos y regresamos a bordo.

No vi casos de enfermedad entre esta gente; ni lisiados, con excepción de un hombre afectado de perlesía. Por lo que pude observar, la proporción de mujeres es de aproximadamente dos tercios de la de hombres; y en lo que respecta a la longevidad, incluyendo a las mujeres, puede decirse que se dividen en cuatro clases. Los más viejos, que eran tres hombres, juzgué, por su aspecto arrugado, que tendrían de 50 a 60 años de edad; la segunda clase eran veinticuatro individuos, de unos 40; la tercera, de la cual había veintisiete, tenía entre 20 y 30; y los demás, entre jóvenes, muchachas y niños, eran veintiséis; con lo cual el número total de personas de esta tribu era de unas ochenta.

Prenden fuego a los bosques

El 1 de enero los fueguinos tocaron tierra en la parte más alta de la ensenada y le prendieron fuego a los bosques. Como el humo, debido a la dirección del viento, venía directamente sobre nosotros, ordené que se disparara un mosquete sobre sus cabezas para hacerlos desistir. No le prestaron atención sino que continuaron encendiendo los bosques, y como entonces quedamos casi completamente envueltos en humo, me decidí a detenerlos en forma eficaz, y por lo tanto disparamos un gran cañón cargado en una dirección

que pasara perfectamente lejos de ellos, pero que les permitiera oír el silbido del proyectil. Al oír éste, y el estampido del cañón, corrieron precipitadamente a sus canoas, y remaron de regreso a casa tan rápido como pudieron.

En esta ocasión, no pude entender qué pretendían incendiando los bosques, pues no pueden haber ignorado que ello nos incomodaría, y yo siempre había considerado que se trataba de una señal de amistad; en este caso, sin embargo, se trataba de una verdadera molestia, y fue necesario detenerla.

Los navíos se separan

A la mañana siguiente, los fueguinos subieron a bordo sin dar la menor importancia a los disparos que habíamos hecho y se comportaron pacíficamente. Como el bergantín estaba en condiciones de hacerse a la mar, a las 10 levamos anclas con viento del oeste y nos dirigimos a la Diego Ramírez, dejando al *Beaufoy* fondeado. Continuamos alejándonos de estas islas hasta el 4 por la mañana, cuando regresamos. Los fueguinos, viendo que regresábamos, calcularon que recibirían provisiones y se apresuraron a situarse a nuestro lado. Como el navío estaba en movimiento, tuve mucho temor de que sus canoas resultaran volcadas, pero las manejaban de forma sorprendente. Debíamos tener a casi todo el asentamiento alrededor nuestro, además de algunos desconocidos, pues conté once canoas, cada una de las cuales contenía no menos de once individuos. Hice señal al *Beaufoy* de que enviara un bote, y el capitán Brisbane subió a bordo. Me informó que los nativos se habían comportado en forma muy ordenada, y que no había tenido nada que temer por quedar solos con ellos. Como nuestras tareas requerían que los navíos se separaran, le di sus instrucciones: debía mantenerse en las cercanías hasta el 20, dirigirse entonces a las islas Falkland y a Georgia del Sur y reunirse conmigo en el mes de marzo en la costa de Patagonia; pero le advertí particularmente que permaneciera entre los nativos sólo mientras percibiera que continuaban siendo amistosos. Hecho

nuestro acuerdo definitivo, nos despedimos por última vez de los nativos, quienes regresaron de mala gana a sus canoas, y nos dirigimos al este, hacia la costa de Patagonia. Tuve la alegría de oír del capitán Brisbane que, durante su estadía, se comportaron de forma tranquila y amistosa.

Apariencia del país

Las islas de Tierra del Fuego se extienden en una longitud de unas 360 millas de este a oeste a lo largo del estrecho de Magallanes; y su ancho máximo, de norte a sur, es de unas 160, desde el estrecho hasta el extremo del cabo de Hornos.

Por cuanto sé, esta extensión de territorio contiene una gran población, especialmente hacia las costas del estrecho de Magallanes.

Los costados de la mayor parte de estas islas están punteados de una pequeña haya, de unos veinticuatro pies de alto y unas ocho a diez pulgadas de diámetro. Crecen tan torcidas que un tronco recto de más de diez o doce pies se encuentra rara vez. Sin embargo, construí un bote con esta madera que, una vez estacionada, cumplió muy bien con su propósito.

En el interior del país se ven varias cumbres montañosas constantemente cubiertas de nieve, aunque no creo que la más alta tenga más de 3.000 pies.

El gran largo del día en la estación estival tiene un efecto vivificante; y cuando hay buen tiempo y el agua está en calma, el salvajismo del paisaje es muy romántico.

El volcán que muchas personas han visto al pasar por el cabo de Hornos no se veía en ese momento, pero recogí cierta cantidad de lava vesicular laminar que, sin duda, fue expulsada por éste.

Clima

El capitán Basil Hall lo vio en llamas durante su paso por el cabo de Hornos, en el año 1822, a bordo del barco de Su Majestad Conway; y en enero de 1820, en el transcurso de nuestro primer viaje, vi que buena parte del cielo sobre Tierra del Fuego se veía enrojecido, lo cual en su momento supuse sería a causa del volcán. El clima de esta región ha sido descrito de distintas maneras por las personas que pasaron por allí, y no dudo que cada una de ellas tenía razón en tanto limitaron sus informes a las circunstancias del clima a cada momento en particular. El hecho es que mucho depende de la dirección de los vientos; pues, a mitad del verano, cuando sopla con fuerza desde el sur, desde la tierra glacial de Shetland, el termómetro llega a marcas tan bajas como los 38°;⁹ y cuando el viento sopla del cuadrante opuesto, el tiempo suele ser tan bueno como el de Inglaterra en verano.

No vi otros cuadrúpedos que perros y nutrias, ni creo que los haya al sur del estrecho de Magallanes.

Capacidad mental

Para concluir con mis observaciones sobre estos fueguinos puedo decir que nunca vi hombres con mentes tan carentes de cultivo; y aunque tal vez sea posible, como han afirmado algunos, que sean defectuosos en su constitución mental, cabe poca duda, dado lo tratables que son, de que su situación se podría aliviar fácilmente. Esa debe ser la opinión del filantrópico autor de la siguiente observación: "Cualquier carácter general, desde el mejor al peor, del más ignorante al más esclarecido, puede dársele a cualquier comunidad, y aun al mundo entero, mediante la aplicación de los procedimientos adecuados, procedimientos que en gran medida

9. 3,3 grados centígrados.

están a disposición y bajo el control de aquéllos que tienen influencia en los asuntos de los hombres”.

Pocos de los viajeros que hayan tenido trato con estos fueguinos se han privado de declarar que son los más miserables de entre los hombres, por carecer de capacidad mental para ser instruidos, pero sin explicar las circunstancias que son, probablemente, la causa de que sean así. He tenido oportunidad de ver que su ignorancia se puede atribuir principalmente a causas locales.

No es verosímil que ningún pueblo que haya gozado de la ventaja de las mejoras para su propia subsistencia las olvide alguna vez. Por lo tanto, puede presumirse que los ancestros de estas tribus estaban en el mismo estado de imbecilidad ignorante de la actual raza, a no ser que supongamos que fueron expulsados desde el norte del estrecho de Magallanes y que al llegar a una región poco prolífica, que no ofrecía los medios para que continuaran practicando sus artes adquiridas, gradualmente hayan dejado de recordarlas.

Efecto del clima

Como hay pocos cuadrúpedos en las islas de Tierra del Fuego, los nativos no pueden depender de la caza para su subsistencia y en consecuencia se ven obligados a recurrir a la pesca. Esta ocupación los obliga a vivir en la costa del mar, donde el frío y la lóbreguez de un prolongado invierno parecen detener todo progreso mental.

También la inclemencia del clima parece producir en estas personas cierto grado de inactividad, lo cual, unido a la incomodidad, originada en la naturaleza de la región, de moverse de un lugar a otro, puede ser la causa de su diminuta estatura; pues si migraron originalmente del norte del estrecho de Magallanes, deben haber sido una raza de hombres más atléticos: ahora, el clima y las peculiaridades de su situación probablemente hayan ejercido sus rigurosos efectos sobre los habitantes, que han llegado a un estado estacionario. Si las circunstancias los hubiesen llevado a procurarse la

subsistencia cazando con sus cuerpos, sin duda, habrían sido más vigorosos y sus mentes, probablemente, no inferiores a las de otras tribus salvajes.

Acerca del carácter fueguino

La naturaleza ha sido generosa al proveer una muy inagotable provisión de moluscos, los cuales son su principal medio de vida; y se obtienen con tan poco trabajo que no se requieren ideas que puedan mejorar las facultades de razonamiento. No se necesita paciencia ni perseverancia, como la que deben ejercitar aquellos salvajes que, al cazar, deben emplear un razonamiento que sobrepase a la astucia instintiva de los animales que persiguen. El alimento de los fueguinos yace en las costas de distintas islas, y sus viajes se hacen todos en canoa; de modo que, atrofiadas por estar sentados, sus piernas están mal formadas y las mujeres, encargadas de las Canoas, tienen, por esa circunstancia, las extremidades inferiores aun peor formadas que los hombres.

El escarpado y montañoso terreno de Tierra del Fuego que mira al sur, no ofrece estímulo a la agricultura ni, de hecho, la admite; pero hacia el noreste de estas islas, la tierra es más acogedora y el clima, mejor.

Ahora sólo me queda recomendar estas gentes, por quienes he adquirido un vivo interés, a los filántropos del mundo, pues ofrecen un campo virgen para los esfuerzos por mejorar la condición de su prójimo.

Miseria de los fueguinos

La verdadera caridad humanitaria y religiosa se confiere mejor a aquéllos que más necesitan de nuestra ayuda y están dispuestos a recibirla; y ciertamente ese es el caso de estos fueguinos, quienes, de todas las tribus incivilizadas que conocemos, son los que parecen más privados de todo lo que impulsa a la mente humana a ejercitarse.

CAPÍTULO VII

FRENTE A CABO DE HORNOS. TIERRA DEL FUEGO. MAREAS: NATIVOS. VISITA AL RÍO GALLEGOS Y AL SANTA CRUZ. RECURSOS DE LA COSTA. LOBOS DE MAR. PATAGONIA. ESTRECHO DE MAGALLANES. PRIMEROS DESCUBRIDORES. ESTATURA DE LOS HABITANTES; SUS COSTUMBRES, ETC. INTENTOS DURANTE EL REINO DE CARLOS II PARA ENTABLAR COMUNICACIONES CON ELLOS. COSTAS SUDAMERICANAS. MONTEVIDEO. HABITANTES. COMIDA PÚBLICA ESPAÑOLA. PRECIOS DE CABALLOS Y NOVILLOS. ENSENADA PELIGROSA. PARTIDA HACIA INGLATERRA. LLEGADA A PLYMOUTH.

Tierra del Fuego

Nos dirigimos al noreste con viento del sudeste por el sur y el 7 por la tarde estábamos frente a la isla Barnavel,¹ cerca del cabo de Hornos. Enviamos un bote a la costa. Nada más que un poco de hierba crece en la isla, y en torno de ella hay varios islotes. Según mi observación a mediodía, la latitud, a cinco millas y media de la isla, dio como centro de ésta 55° 48' 16", y su longitud por cronómetros, 66° 39'. El viento continuaba soplando desde el sudeste y al romper el día distinguimos tierra al nornoroeste, pero como el tiempo era brumoso, no pudimos ver la entrada al estrecho de Le Maire. Sin embargo, continuamos avanzando, y al despejarse la niebla a las 9 de la mañana, me encontré con que de hecho estábamos en el estrecho con la punta occidental de la Isla de los Estados al este por el norte. He adjuntado una vista del territorio de Tierra del Fuego² al lado occidental del estrecho que, mirando solo de ese lado, presenta una brecha

1. Barneveldt.

2. Ver Mapas e ilustraciones (página 211).

o valle: el cual, por estar debajo del horizonte, puede ser tomado por quien no conozca la región por una entrada septentrional al estrecho, produciéndose así un error que, particularmente en tiempo brumoso, puede poner al navío en peligro.

Antes del mediodía vimos algunas ballenas cerca de la costa, y fueron enviados los botes a perseguirlas. Continuamos avanzando con el navío hasta unas cuatro o cinco millas de la costa de Tierra del Fuego y sondeamos una profundidad de 75 brazas sobre un fondo de arena fina. Le ordené al primer oficial, que estaba en uno de los botes, que examinara el estado de la marea en esa costa, y permanecemos facheando, con viento del sur sudeste y sudeste desde las once hasta la una, momento en que regresaron los botes sin haber tenido éxito en capturar ninguna de las ballenas. Durante este período habíamos derivado hacia el sur contra una recia brisa, y el oficial me informó que la marea había estado bajando rápidamente mientras los botes permanecieron alejados, y que, cuando dejó la playa, era casi bajamar. Avanzamos hasta Bahía de Buen Suceso, y en torno a las dos la marea cambió, arrastrándonos violentamente hacia el norte, con lo que debe haber sido la marea entrante; y por lo tanto, por cálculo, la pleamar, en la luna llena y en el cambio de luna, debe tener lugar a las dos de la tarde.

Marea entrante: nativos

Siempre se ha supuesto que la marea entrante corra hacia el sur por los estrechos, pero las circunstancias descritas me llevan a creer que corre hacia el norte; aunque probablemente el hecho de que continúe corriendo hacia el norte por los estrechos en algún momento posterior a la pleamar en la costa, puede haber llevado a esa errónea conclusión a ese respecto.

Antes de que saliésemos de la bahía, los fueguinos de estos estrechos se acercaron a la orilla y, gritando con toda la fuerza de sus pulmones, nos invitaron a desembarcar; pero

como teníamos viento a favor y se aproximaba la noche, no tuvimos tiempo para concederles su deseo. Lamenté que no haya habido ocasión de comunicarse con esta tribu, ya que fue en esta bahía, en el año 1769, que el capitán Cook visitó a sus habitantes; y habría sido agradable verificar si, a partir de su trato con él, habían derivado mejoras permanentes, si bien su estadía entre ellos fue demasiado corta para producir mucho resultado.

Frente al cabo San Diego hay una fuerte marejada cuando el viento es fuerte, y en esas ocasiones es mejor evitar pasar por allí. Nos dirigimos al norte y cruzamos la entrada del estrecho de Magallanes; del lado norte la tierra parece comparativamente baja y adecuada para la agricultura.

El Río Gallegos

Costeamos Patagonia hacia el norte, continuando nuestra tarea de examinar las costas en busca de focas de piel y capturando ballenas de joroba cuando la ocasión lo permitía; y el 13, habiendo buscado en vano el río Gallegos, fondeamos en ocho brazas de agua a unas cinco millas de distancia de tierra.

Como estábamos en la latitud que se le adjudica a este río en la carta de Malaspina, desembarqué para examinar la costa, suponiendo que la entrada podía estar rodeada de tierra de modo tal que no se pudiera ver a cierta distancia de la costa. Había caminado cuatro o cinco millas por la costa hacia el sur, sin descubrir el objeto de mi busca, y estaba regresando cuando, por accidente, mirando por encima de un médano, la situación del buscado río apareció, aunque con muy poca agua. El montículo tenía unos cuatro o cinco pies por encima del nivel del mar en marea alta. Tengo pocas dudas de que el río estaba abierto en el momento en que Malaspina le dio nombre, y desde ese momento, en 1790, se debe haber secado casi por completo debido a que sus aguas se desviaron de su curso original y el mar ocupó el banco que forma su entrada; o que en el momento

en que el río fue descubierto, en su boca había una barra o banco, que en ese entonces no sobresalía por encima del agua; y que desde entonces el mar ha retrocedido en la costa oriental de Patagonia, dejando el banco seco. Cuál de éstos sea el hecho, no es fácil decidirlo; tal vez ambas causas contribuyeron al cambio.

El 14 por la tarde, el viento arreció hasta convertirse en una intensa borrasca y dejamos que el navío derivara, con el ancla echada, casi en dirección a la costa: cuando oscureció, levamos el ancla y capeamos. El tiempo resultó estar tolerablemente bueno, y los vientos eran variables, a menudo leves del sudeste, y ocasionalmente anclábamos para facilitar nuestras operaciones.

Santa Cruz

El 24 fondeamos en el río Santa Cruz con el propósito de hacer algunas alteraciones en la bodega y convertir algo de grasa en aceite. La entrada a este río no puede ser distinguida desde muy lejos, ya que la tierra que se extiende por detrás lo cubre. Incluyo una vista de la costa y un esbozo del río.³ La costa del lado izquierdo, según se entra, es alta, mientras que la del derecho es bien baja. La latitud de la entrada es 50° 12' 16" sur, y la longitud, 68° 14' 30" oeste. Las instrucciones para navegarlo se dan en el Apéndice.

Recursos de la costa

A unas siete millas de la entrada, el Santa Cruz se divide en dos brazos, uno que corre hacia el sudoeste, el otro hacia el noroeste. Entré unas doce millas por el septentrional, que es con mucho el más pequeño, con lo cual me acerqué mucho a su fuente, pues el agua es bien dulce y la

3. Ver Mapas e ilustraciones (páginas 211 y 218).

corriente se convierte en un mero arroyo. El brazo que corre hacia el noroeste es, por lo que parece, de cierta extensión; y no me sorprendería que se comunicara con algún brazo del estrecho de Magallanes, pues el agua del fondeadero, en las mareas mas bajas, jamás era dulce. Como el río noroeste es muy poco profundo, se demora un poco en obtener buena agua, pues debe ser sacada al final de la marea vaciante, momento en que no hay suficiente profundidad para que flote un bote cargado, y se debe, por lo tanto, esperar la próxima creciente.

No hay ningún bosque importante en las cercanías de este río. En la costa este hay muchos pequeño arbustos que dan una pequeña baya negra, poco mayor que la endrina, que cuando está madura tiene un sabor agradable, y es altamente beneficiosa como antiescorbútico, lo cual aprovechamos en forma comiendo grandes cantidades. No vi señales de habitantes en donde desembarcamos, ni animales de tierra con excepción de guanacos, de los que había muchos aunque eran demasiados ariscos como para aproximarse a distancia de tiro de mosquete.

Leones de mar

Casi en medio del río hay una isla llamada Isla del León de Mar, debido a la cantidad de esos animales que allí residen. Esta criatura anfibia, del género de la foca, se denomina con más propiedad león de mar por su semejanza con este cuadrúpedo. La cara no deja de tener cierta semejanza con la del león; pero, en particular, su larga melena y el audaz y fiero frente que presenta cuando está apoyado en sus aletas delanteras, tiene un estrecho parecido con ese animal. Un león de mar completamente desarrollado mide once pies desde la punta del morro hasta el extremo de la cola, y ocho pies de circunferencia; y sólo difiere de la foca pilifera en las peculiaridades que he mencionado. De hecho, pueden ser considerados una suerte de monstruos dentro de la especie de las focas. Se resisten con gran ferocidad a quienes las atacan, pero se los somete fácilmente disparándoles un tiro en la frente.

La marea crece tanto en este río, hasta los treinta y dos pies, que se puede examinar la quilla de un barco, por grande que sea, si se lo pone de costado sobre el suelo; y hay suficiente agua en la barra del río a dos tercios de las mareas de primavera como para un navío de línea. Esta circunstancia puede resultar muy conveniente para un navío cuyos fondos requieran ser reparados. La marea fluye con luna llena y en los cambios de fase lunar cuarenta minutos después de las ocho de la mañana, y el reflujó corre a cuatro millas por hora.

Para el 17 de febrero, en que partimos hacia las islas Falkland, habíamos entrado y salido tres veces de este río.

Patagonia

Poco se sabe hasta ahora de la porción de América ubicada al sur de la latitud 42°, que se describe generalmente con el nombre de Patagonia. Aquella parte de esa región que se extiende del lado occidental de los Andes, hacia la isla de Chiloé, fue colonizada por los españoles, y es más conocida. Como he visto buena parte de la costa de Patagonia y he obtenido información de otros acerca de la región y sus habitantes, haré una breve descripción.

La extensión de tierra en cuestión tiene como límite sur el estrecho de Magallanes, descubierto por Fernando Magalhaen⁴ en el año 1519, y situado entre los 52 y los 54 grados de latitud sur.

Este paso al océano Pacífico era considerado como de gran importancia por los españoles, pues inicialmente creyeron que era el único camino, si se navegaba hacia el oeste, para llegar a sus valiosas posesiones del Perú y a las islas Filipinas. Estas consideraciones los indujeron a fundar asentamientos en el estrecho, probablemente con intención de dominar el paso, excluyendo a los extranjeros y facilitando la navegación de sus propios barcos.

4. Fernando de Magallanes, Hernando de Magallanes o Fernão de Magalhães.

Escogieron, en 1581, una ubicación del lado patagónico, a unas 120 millas de la entrada oriental del estrecho, y construyeron una ciudad, a la que llamaron Philippville⁵ por el entonces reinante soberano de España.

Sin embargo, las tentadoras riquezas de Perú, México y las Indias Occidentales acapararon todo su espíritu de empresa y toda su atención, de modo que el asentamiento de Philippville fue descuidado y, en 1587, tras sólo siete años de existencia, sus habitantes, que al comienzo eran 400, quedaron reducidos, por la hambruna, a un solo individuo, de nombre Hernando.

El distinguido navegante Cavendish llegó a este lugar en el año 1587 y encontró a este infeliz, único que quedaba para relatar la dolorosa historia del destino de sus desdichados compañeros. Cavendish lo aceptó a bordo y, para perpetuar la melancólica historia de ese punto, lo llamó Puerto del Hambre.⁶

Del informe que hace de las encantadoras bellezas de este lugar el comodoro Byron, podemos suponer que hubo falta de industria de los colonos, así como descuido del gobierno español en no enviar provisiones hasta tanto las tierras pudieran ser cultivadas y el grano madurara.

El comandante Byron, que fondeó en Puerto del Hambre en el año 1764, dice: "Al día siguiente al mediodía, como hubo poco viento y estuvo calmo, fondeamos en Puerto del Hambre, cerca de la costa, situación que encontramos muy segura y conveniente; estábamos protegidos de todos los vientos menos del sudeste, que sopla rara vez; y si un barco encallara a la entrada de la bahía no sufriría daño, pues todo el fondo allí es bueno y blando. Encontramos

5. Ciudad del Rey Don Felipe.

6. Se refiere a Tomé Hernández. Sin embargo, Weddell comete un error ya que Tomé Hernández no fue rescatado en la Ciudad del Rey Don Felipe sino en Nombre de Jesús (véase: Pedro Sarmiento de Gamboa, *op. cit.*).

madera traída por la corriente, suficiente como para aprovisionar mil barcos, de modo que no tuvimos que tomarnos el trabajo de cortar madera verde. El agua del río Ledger es excelente, pero los botes no pueden entrar hasta dos horas después de la creciente debido a profundidad del agua, que es muy poca a lo largo de unos tres cuartos de milla. Lo remonté por unas cuatro millas en mi bote, y los árboles caídos me hicieron imposible ir más lejos; de hecho, encontré no sólo difícil, sino peligroso llegar hasta ese punto. La corriente es muy rápida y oculta muchos tocones de árboles; uno de éstos atravesó el fondo de mi bote, que en un instante quedó lleno de agua. Alcanzamos la costa tan rápido como pudimos; y después, con gran dificultad, lo izamos a la orilla: aquí logramos tapar el agujero que tenía en el fondo, de modo de poder regresar a la boca del río donde fue adecuadamente reparada por el carpintero. A cada lado de este río están los mejores árboles que yo haya visto jamás, y no me cabe duda de que proveerían los mejores mástiles del mundo para la armada inglesa. Algunos son de gran altura y de más de ocho pies de diámetro, que equivale, proporcionalmente, a más de ocho yardas de circunferencia, de modo que cuatro hombres tomados de la mano no llegan a abarcarlos. Entre otros, encontramos el canelo. En estos bosques, a pesar de lo frío del clima, hay innumerables loros y otras aves de los más bellos plumajes. Cada día cacé suficientes gansos y patos como para abastecer a mi propia mesa y otras muchas, y todos los que venían a bordo podrían haber hecho lo mismo: de hecho, teníamos abundancia de provisiones frescas de toda clase, pues capturamos suficientes peces cada día como para abastecer a las dotaciones de ambos barcos. Como aquí pasé mucho tiempo en tierra, seguí el rastro de muchas bestias salvajes en la arena pero nunca vi ninguna; también encontramos muchas chozas o *wigwams*, pero nunca ví ni un indio. La región entre este fuerte y Cabo Forward,⁷ que está

7. Cabo Froward.

a unas cuatro leguas de allí, es muy favorable; la tierra parece muy buena y hay no menos de tres ríos más bien grandes, además de muchos arroyos".

La punta que remata este continente parece haber sido descubierta por dos holandeses, Jacob Maire, de Amsterdam, y Cornelius Schouten,⁸ de Hoorn, en el año 1516.⁹ El estrecho conocido por el nombre de Le Maire fue llamado así por el navegante mencionado en primer término; y Hornos, actual nombre del cabo, es una corrupción de Hoorn, la ciudad de Holanda de la cual Cornelius Schouten era nativo. El descubrimiento hecho por estos intrépidos hombres abrió una nueva vía al Pacífico que despojó de mucha de su importancia al estrecho de Magallanes, el cual, desde entonces, fue poco frecuentado. La enorme estatura de los patagones, según la describen muchos navegantes que pasaron por el estrecho, es materia digna de ser tomada en cuenta, ya que encuentro que es tema del que hablan reputados autores con mucha incertidumbre; ello me induce a exponer ante el lector la información que he podido obtener respecto a esa dudosa circunstancia.

Patagones

He recibido informaciones particulares, referidas a los patagones que residen en el estrecho, de personas veraces que han pasado recientemente por allí; éstas describen a los nativos como de altura normal, desde los cinco pies y cinco pulgadas (la estatura de los fueguinos, de quienes difieren poco) hasta los seis pies. Debido a la circunstancia de que la

8. El descubridor del cabo de Hornos fue Willem Cornelius Schouten. Jacques (o Jacob) Le Maire era el hijo del armador de la expedición y el sobrecargó de la flota de dos naves que comandaba Schouten.

9. Probablemente se trate de un error tipográfico y no de una confusión de Weddell. El descubrimiento del cabo de Hornos no se produjo en el año 1516 sino en 1616.

tierra del lado del estrecho donde habitan los patagones es más templada y menos montañosa que la de Tierra del Fuego, quienes viven en ese lado hacen más ejercicio en tierra, son algo más robustos, visten mejor y se agrupan en tribus más grandes.

Debe recordarse que estas gentes sólo son aquellas que habitan cerca del estrecho; en el interior de esta tierra, que es de gran extensión, puede haber hombres de estatura semejante a la de Goliat; pero es difícil suponer que sean del tamaño descrito por un caballero que bajó a tierra con el comodoro Byron cuando éste se entrevistó con los patagones del estrecho de Magallanes. (Ver viaje de Byron, vol. ii, páginas 826-7.) Este oficial dice que "cuando se habían internado unas diez o doce millas en los estrechos, vieron con sus telescopios muchas personas en la costa que tenían un tamaño prodigioso, cuya extraordinaria magnitud pensaron fuese una ilusión provocada por la bruma de la atmósfera, pues estaba algo neblinoso; pero al acercarnos a tierra parecieron aun más abultados e hicieron señales amistosas para que nuestros hombres desembarcaran. Y cuando el barco siguió su camino, en busca de un lugar adecuado para desembarcar, se lamentaron, como si temieran que nuestra gente se fuese".

También dice: "Había casi cuatrocientos de ellos, y aproximadamente un tercio de los hombres iba a caballo, que no son mucho más grandes que los nuestros; y que cabalgaban con las rodillas a la altura de la cruz de los caballos, pues no tenían estribos; que había mujeres y muchos hijos, a los que algunos de los nuestros tomaron en brazos y besaron, lo que los indios contemplaron evidenciando gran satisfacción. Que como señal de afecto y estima tomaron sus manos entre las suyas y las palmearon; y que algunos de los que vio tenían diez pies de alto, y eran bien proporcionados y de buen semblante: sus pieles eran de un cálido color cobre y no tenían armas ofensivas ni defensivas. También dice que parecían particularmente complacidos con el teniente Cumming debido a su estatura, pues mide seis pies y dos pulgadas de alto, y que algunos le palmearon los hombros, pero que sus manos caían con tal fuerza que afectaban todo su cuerpo".

He sugerido en otro lugar que aquellos con quienes el comodoro Byron estableció contacto probablemente fueran jefes; pero es más que probable que esta tribu, sea cual haya sido su tamaño, no habitara la costa sino el interior y la región de más al norte, y por supuesto desde esa ocasión que, rara vez, tal vez nunca, haya vuelto a tocar tierra ningún navío en las costas del estrecho.

Los patagones de más al norte a veces van allí en la estación estival y han sido vistos por mis oficiales, quienes los describen como de seis pies de altura, bien proporcionados y, al parecer, en conjunto de más tamaño que el normal. A diferencia de los fueguinos, son aficionados a los licores espirituosos; pero se les parecen en su afición a las fruslerías y a todo tipo de ferretería. En nuestro primer viaje, en 1819, mi primer oficial, cerca del golfo de San Matías, le cambió un cuchillo viejo por un guanaco joven a un patagón. Describió a este hombre como de estatura mediana y buena apariencia: se acercó a caballo a la tripulación del bote con gran confianza; echó pie a tierra y le mostró al oficial que había cazado el animal con una honda.

Debido a la necesidad de quedarme a bordo del barco mientras navegábamos, no tuve oportunidad de informarme en la costa de nada en particular respecto a los hábitos de los nativos, que sin duda son sustancialmente diferentes a los de las tribus de las cercanías de Buenos Aires que, por el trato con el español, han asimilado algo de las costumbres europeas.

En conjunto, soy de la decidida opinión de que ningún hombre de la prodigiosa estatura de los que describe el comodoro Byron aparece hoy día en la orilla del mar, sean cual sean los gigantes que pueda haber en el interior de la región. Puerto Deseado y la bahía de San José son lugares en que tribus de patagones han sido vistas por caballeros de mi conocimiento, cuya descripción de los nativos concuerda con lo que he afirmado que vieron mis oficiales. La extensión de la región habitada exclusivamente por los patagones nativos, que se extiende al sur del río Negro (donde hay un asentamiento de unos pocos españoles) puede estimarse en 770 millas de largo y 300 de ancho, 232.200 millas cuadradas.

Patagonia

Conocer qué ofrece una región de esta extensión en materia de habitantes y recursos comerciales, particularmente del lado este de los Andes, sería muy deseable, y posiblemente se podría entablar un ventajoso tráfico con los nativos, quienes pueden ser más numerosos de lo que se supone. El comodoro Anson informa que el rey Carlos Segundo era de la opinión que tal país, contiguo a una región con tantos yacimientos de oro y plata como Chile, merecía ser examinado en busca de esos preciosos minerales, independientemente de entablar comercio con los nativos por otros recursos.

Inducido por estas consideraciones, envió a Sir John Narborough a abrir comunicaciones con los patagones y establecer el valor de sus posesiones. Sin embargo, al parecer no logró ninguna de estas cosas. El comodoro Anson dice (*Travesía*, p. 93):

"Es cierto que Sir John Narborough no tuvo éxito en abrir este comercio, que aparentemente prometía tantas ventajas para esta nación. Sin embargo, su decepción fue meramente accidental, y sus actividades en esa costa, además de los muchos valiosos aportes que hizo a la geografía y la navegación, son más bien un estímulo para futuros intentos que una objeción contra los mismos; pues su principal desdicha fue haber perdido contacto con la pequeña barca que lo acompañaba, y que algunos de sus hombres resultarían estafados en *Baldivia*." Sin embargo, a juzgar por las precauciones y temores de los españoles, estaban totalmente convencidos de lo practicable del esquema que fue enviado a ejecutar, y extremadamente alarmados por las aprensiones por sus consecuencias.

Se dice que su majestad el Rey Carlos II estaba tan imbuido de esperanzas respecto a las ventajas que redundarían de esta expedición, y tan ansioso de ser informado sobre la marcha de la misma que, al enterarse de que Sir John Narborough, de regreso, había atravesado

los Downs, no tuvo paciencia para esperar que llegara a la corte, sino que fue él mismo en su gabarra a Gravesend a encontrarse con aquél".

Las costas sudamericanas

Las costas de Sudamérica son muy distintas entre sí. La costa occidental es rocosa, alta y escarpada, tiene muchas islas, y aguas profundas cerca de las orillas.

La oriental cae en muchas hondas y buenas ensenadas, con playas que se extienden casi a todo lo largo de la línea; y la profundidad del agua aumenta en forma tan gradual que, a una distancia de 100 millas de tierra, no hay una profundidad de más de setenta brazas.

Las costas, que presentan una agradable irregularidad en sus alturas, consisten de una tierra color pardo, un poco parecida a la tierra de batán, impregnada de salitre.

En muchos lugares de la costa en los que he caminado tierra adentro unas pocas millas, he encontrado la tierra ricamente cubierta de hierba, y una región interior que presenta bellas irregularidades de relieve. No se ven árboles cerca del mar desde el Río de la Plata hasta las costas del estrecho de Magallanes, donde, sin embargo, abundan. Sin embargo, es probable que tierra adentro haya árboles, pues en el lado occidental de los Andes a partir de latitud de 45° los bosques son casi impenetrables. Al norte del río Negro, el territorio se hace llano y aparecen ricas pasturas donde medran grandes cantidades de caballos y vacunos salvajes.

El zorrino y el jaguar

El animal llamado zorrino fue visto por mi tripulación en la costa y, de hecho, uno de los hombres recibió una emisión de su abominable líquido en los ojos, según la costumbre defensiva de estos animales y, a juzgar por el ruido que hizo, le debe haber causado gran dolor.

El tigre americano, que los españoles llaman jaguar, suele verse en la costa. Ha habido casos en los que han merodeado en torno a un bote puesto boca abajo en la costa, mientras la tripulación se escondía debajo, tras lo cual partieron sin mostrar ninguna voraz inclinación a hacerlos su presa.

Los ríos de este país son de considerable tamaño y llegan convenientemente a la costa; desde la latitud 39° 50' se pueden enumerar seis: el río San José;¹⁰ el Colorado; el río Negro; el Puerto Deseado; el Puerto San Julián y el Santa Cruz. Los cuatro últimos son adecuados como fondeadero, dos de ellos para navíos grandes, lo que hace que este territorio sea muy valioso. Habiendo así dado toda la información que tengo a partir de cuanto mis propias observaciones me han procurado respecto a estas tierras y sus habitantes, así como aseveraciones que me han hecho caballeros veraces, abandono el tema y regreso a nuestra travesía a las islas Falkland.

Continuamos manteniendo tierra a la vista hasta el 21, cuando, por la tarde, y cuando ya estábamos por perder de vista la costa, distinguimos la bahía Coy a unas cinco leguas al sudsudoeste. En el transcurso de nuestra travesía a las islas Falkland tuvimos intensas borrascas de entre el sudsudoeste y el nornoroeste, con mar irregular, y el 25 a las seis de la mañana, con viento del oeste y tiempo brumoso, distinguimos cabo Meredith a unas tres leguas al nornoroeste; y a las dos de la tarde echamos ancla en la bahía Robertson en siete brazas de agua. Tras examinar las costas meridionales en busca de focas pilíferas, el 28, con viento del noreste y tiempo favorable, levamos anclas y nos dirigimos a la isla Nueva, a donde llegamos el 2 de marzo, y a las dos de la tarde fondeamos en Ship Harbour, en siete brazas de agua. Como observamos humo en el extremo norte de la isla cuando nos acercábamos, pensé que era probable que fuera hecho por naufragos como señal de pedido de auxilio; pero

10. El río San José puede ser el sistema formado por la ría de Bahía Blanca y el río Sauce Chico, o bien el río Sauce Grande, que desemboca en Monte Hermoso.

resultó ser un incendio de pastizales que había comenzado hacía unos meses.

El 6, tras completar nuestra provisión de agua para la navegación y cargar una cantidad de turba para combustible, partimos y ese mismo día fondeamos en West Point Harbour. El 12 proseguimos a Port Egmont y fondeamos frente a las islas en nueve brazas de agua.

Barcos de guerra españoles

El 15 por la mañana quedé sorprendido al ver un buque de línea y una balandra de guerra que doblaban la Punta. Cuando pudimos distinguir sus colores vimos que eran españoles. Me apresuré a subir a bordo y fui recibido cortésmente. Les indiqué el mejor fondeadero, pero escogieron echar ancla un poco más allá, debido a lo cual posteriormente derivaron, provocándose de este modo muchos inconvenientes a sí mismos. El buque de línea era el *Asia*, de 70 cañones. El bergantín era el *Aguiles*, de 20 cañones. Dijeron provenir de Lima, lo cual después, debido a un número de circunstancias fortuitas, descubrí que era falso. La tripulación de mi bote no tardó en enterarse por los marineros, algunos de los cuales hablaban buen inglés, que hacía sólo diez semanas habían partido de Cádiz; pero los oficiales persistieron con la historia de que habían salido de Lima, y no los contradije. Su ansiedad por obtener información respecto a la navegación del estrecho de La Maire y en torno al cabo de Hornos bastó para convencerme de que iban en esa dirección.

Según entendí, la tripulación de este barco, incluyendo sus artilleros o tropas, era de unos 800 hombres; y el bergantín estaba dotado de 150. Parecían eficaces en todo respecto, y aunque sus movimientos no eran tan expeditos como es de práctica en nuestra armada, eran infatigables y seguros en sus operaciones. Se envió a sus tripulaciones a pasear a la costa en beneficio de su salud; y partidas de caza pronto mataron casi todas las aves de las inmediaciones.

En Puerto Egmont

El 16, en una recia borrasca del noroeste, el *Asia* derivó unas dos millas desde su lugar de fondeo. Por la mañana del 17 amainó y sus botes de dirigieron a la costa, pero al desatarse una muy recia borrasca, les fue imposible desembarcar.

Como me había comprometido con los oficiales a cenar a bordo del *Asia*, y como tenía a dos de ellos conmigo a bordo del *Jane*, aproveché la ocasión para mostrarles que nuestros botes podían ir contra una borrasca, y, por lo tanto, hice que hombres robustos tripularan una buena ballenera, que nos llevó remando con aparente facilidad a bordo.

Al mirar sus cartas, observé que incluían las Auroras, y les informé que tal lugar no existía. No quisieron convencerse de esto, insistiendo en que la nave de guerra *Atrevida* definió su situación en 1796, como ya he mencionado. El comodoro nos suministró algunos artículos navales de los que teníamos gran necesidad y yo envié cierta cantidad de aceite a cambio. Parecía tener unos cincuenta años de edad y demostraba poseer un concienzudo conocimiento de las tareas ejecutivas de un barco hasta para las operaciones más pequeñas, pues observé cómo al pasar corregía a un marinero que estaba ligando el estay de trinquete. Me invitó educadamente a cenar con él y me honró haciendo particular mención del azaroso viaje que habíamos llevado a cabo, expresando su respeto de otras maneras, lo cual evidenciaba su disposición de favorecer y promover la iniciativa.

Tuve ocasión de visitar al comandante del bergantín, quien por haber estado en una ocasión prisionero en Inglaterra hablaba muy buen inglés. Me hizo ver el rancho de la marinería del barco y quedé sorprendido ante lo ordenado que aparecía todo; en síntesis, difería poco, en su administración interna, de nuestras propias balandras de guerra. Supongo que este oficial había notado el sistema que se usa en nuestra armada, estableciéndolo en su propio navío.

Travesía a Patagonia

El 19, como el viento soplaba hacia el sur y el tiempo se había asentado, levamos ancla y nos volvimos a dirigir a la costa de Patagonia. Durante nuestra travesía tuvimos fuertes borrascas del sur, en las cuales perdimos dos botes de la cubierta. Corrimos con la gavia con los rizos casi totalmente tomados y, aunque incurrimos en algún riesgo, pero no a causa de habernos manejado mal, continuamos corriendo con el viento.

Un barco se vuelca de costado

Tuve un ejemplo del peligro de correr con el viento durante demasiado tiempo durante mi regreso a casa en mi primer viaje, en el año 1822. Estábamos en la bahía de Vizcaya, en el mes de marzo, a medianoche, con el viento del oeste soplando una recia borrasca; corríamos con la gavia de mayor rizada y la vela de estay del mastelero de trinquete y dos hombres al timón, uno de los cuales era considerado excelente timonel. Yo estaba en cubierta cuando el viento arreció y la noche se hizo tan oscura que sólo se veía la espuma del mar. El hombre que estaba al timón, por algún error, viró hacia donde no tenía que hacerlo y el barco corrió impulsado por el viento con tal rapidez que quedó volcado de costado. Ordené a dos marineros que estaban ubicados en las escotas de la gavia que las soltaran y me apresuré a dirigirme a la rueda del timón, y la amarré en el sentido del viento, aunque, debido a que el barco estaba volcado de costado, solo una pequeña parte del timón seguía sumergido el agua. Como afortunadamente la vela de estay del mastelero de trinquete era nueva, no cedió, y en unos tres minutos, cada instante de los cuales creí que completaría nuestra ruina, el barco viró y, con el viento de atrás, se enderezó y, en su momento, facheamos.

Montevideo

Sin embargo, en nuestra travesía a Patagonia no nos pasó nada más serio que perder nuestros botes; y el 23 llegamos a la costa cerca de Punta Lobos en la latitud de 44", punto designado para nuestro encuentro con el *Beaufoy*; pero al no encontrarlo, llegué a la conclusión de que los fuertes vientos del sur lo habían llevado hacia el norte y que, por lo tanto, había seguido su camino de regreso a casa. Nos mantuvimos cerca de la costa con rumbo norte; y el 3 de abril se nos abrió una vía de agua, y como estábamos en la boca del Río de la Plata, fondeamos en Montevideo.

Atendió cortésmente a nuestras necesidades la casa Stewart M'Call and Co., de la cual James Noble, Esq., es socio ejecutivo; solicité al cónsul británico, T.S. Hood Esq. que se hiciera una revisión al *Jane* para certificar sus averías. Sir Murray Maxwell, comodoro de esa estación, al mando de la fragata británica, al oír de la llegada de los barcos de guerra a las islas Falkland, requirió verme. Lo visité y le hice saber que se trataba de españoles, con lo cual quedó eliminada la conjetura de que pudieran ser franceses bajo la guisa de españoles, pues alguna *finesse*¹¹ de esa clase era posible; como había varios barcos de guerra franceses en esos mares, sus movimientos eran estrechamente vigilados.

El señor Hood, cónsul británico, dio las instrucciones necesarias para la revisión, y siendo realizada, se comenzó con las reparaciones necesarias; gracias a la amabilidad de Sir Murray Maxwell en enviarme la asistencia de carpinteros del barco de su majestad *Briton*, pronto se subsanaron nuestras averías y para el 4 de mayo estuvimos en condiciones de navegar.

Montevideo, un lugar generalmente conocido, es una ciudad amurallada situada en la costa norte del Río de la Plata, a unas setenta millas de su entrada. La ciudad les fue quitada en 1823 a los monárquicos portugueses por los imperialistas brasileños, quienes ahora la poseen. El actual gobernador militar,

11. En francés en el original.

Le Core, parece persona adecuada para mejorar la situación del país; pero la experiencia de frecuentes invasiones y revoluciones en los últimos veinte años evita que los habitantes hagan ninguna cosa que no dé dinero en forma rápida; y así es que casas de magníficos planos quedan inconclusas, y muchas, a una distancia de muchas millas fuera de los muros de la ciudad, son dejadas caer en un estado de ruina causado por la desolación de la guerra. Muchas de las calles están tan rotas que son intransitables. En esta época, el conjunto presenta el desastre acumulado de una serie de años agitados por casi perpetuas luchas civiles y exteriores. Como es de esperarse, los ricos viven en la comodidad y la autoridad, sin ser, sin embargo, ofensivamente orgullosos o cruelmente severos como amos. Las personas de clase trabajadora no se distinguen por su industria, pues son muy adictos al ocio y la ebriedad; en particular los obreros extranjeros. Debido a lo barato de los alimentos, tres días de trabajo en la semana son suficientes para mantenerlos durante los otros cuatro, que pasan en el desorden y la disipación; y apenas si hay europeo, por más industrioso que sea a su llegada, que no caiga en esta carrera de ocio.

Los guachos¹² u hombres de campo, que ocasionalmente vienen a la ciudad, son personas de alta estatura y rostro atezado. No se los considera la clase de hombre más honesta; y tal vez hayan cometido más asesinatos que todos los demás.

Las damas de Montevideo son por lo general de estatura inferior a la mediana, e inclinadas a ser saludables. Deduzco que la costumbre de usar zapatos pequeños las hace andar con torpeza; pero la belleza de sus rostros compensa ampliamente esa deformidad. El perfil de sus caras es lo que podría llamarse griego, y sus cutis son lo suficientemente cetrinos como para ir más allá de lo meramente atezado; sus expresivos ojos negros, junto a su elegancia simple y a la afabilidad de sus modales, no deja de hacerlas interesantes.

La autoridad del clero en esta región parece ir en disminución, y la pobreza de sus iglesias es notable. La

12. Sic.

grandiosidad que solía presentar la estructura interna de sus santuarios en este cuadrante del globo ahora ha disminuido hasta casi dejar las paredes desnudas.

Cumpleaños del rey

Los comerciantes ingleses son una comunidad respetable y últimamente un cónsul británico ha sido designado para velar por sus intereses. Estos caballeros nunca omiten celebrar el aniversario del día del nacimiento de su Majestad Británica con una cena pública. En esta ocasión, tuve la fortuna de ser de la partida en esa fiesta anual. Los invitados, unos cincuenta en total, se sentaron a las seis. Sir Murray Maxwell, el cónsul británico y varios oficiales españoles y portugueses de alta graduación, civiles y militares, estaban presentes. A las ocho se retiró el mantel y se bebió a la salud de Su Majestad, el Rey Jorge Cuarto. En ese momento, la banda portuguesa que estaba en el patio interpretó Dios Salve al Rey, y en ese mismo momento la fragata británica descargó una cantidad de cohetes y disparó un saludo real. La coincidencia de estos acontecimientos, que habían sido bien acordados previamente, fue tan completa que el efecto fue admirable. A la banda portuguesa se le había enseñado la música de *Rule Britannia*, que interpretaron con gran espíritu; y se bebieron los brindis apropiados al caso. Los caballeros españoles, para expresar su total desprecio por los bienes mundanales, comenzaron a romper sus platos y vasos como si éstos no tuviesen valor. Cada brindis iba acompañado del sacrificio de tales artículos; y un viejo español se destacó por entrechocar dos platos de postre entre sí a cada brindis, arrojándolos luego por encima de su hombro; ante lo cual Sir Murray Maxwell observó irónicamente que la palabra Plate (nombre del río) debía derivar del utensilio de mesa de ese nombre,¹³ por el evidente placer con que se destruyán aquí

13. *Plate* en inglés significa tanto "plata" como "plato".

los mismos. A medida que avanzó la noche, los concurrentes se dirigieron a sus respectivos hogares, y yo al mío.

Una comida pública española

Durante mi estadía también se celebró una comida pública española, a la cual me invitó mi amigo el señor Noble. Esta fiesta exhibió un carácter muy diferente a la descripta. La cena se dió en celebración del feliz establecimiento del nuevo gobierno.

Debíamos cenar en casa de John Dios de Solís, a una distancia de unas siete millas de la ciudad; y como es poca la gente que camina mucho más allá de los muros de la ciudad, se nos proveyó de un carro de los que nosotros llamamos *noddy*, de sólo dos ruedas y tirado por dos yuntas de caballos, uno de los cuales va montado por el conductor. En este vehículo íbamos seis personas y cien veces estuvimos en peligro de volcar debido al mal estado de los caminos. El campo en esa dirección, el noreste, parecía en un estado de mucho deterioro, abandonado y lleno de profundos arenales. Sin embargo, como es el único camino por el cual un ejército sitiador puede aproximarse a la ciudad, esta parte ha sufrido mucho por haber sido ocupada por el enemigo muchas veces.

En torno a las dos de la tarde llegamos a casa de nuestro anfitrión, encontramos a la concurrencia reunida y eventualmente nos sentamos con ellos a la mesa, que se extendía a lo largo de dos habitaciones. La partida consistía en parte de españoles patriotas, además de algunos americanos, franceses y portugueses, unos sesenta en número. La comida fue profusamente abundante; pero ningún plato era muy digno de nota, con excepción de un gran trozo de carne que aún tenía su cuero. Este modo de cocinar tiene como efecto retener el jugo de la carne, y a juzgar por la cantidad de quienes se sirvieron, parece tratarse de una vianda favorita. El vino, del que había distintas clases, circuló alegremente durante el festejo, y para el momento en que se quitó el

mantel, los órganos de articulación se habían vuelto tan volátiles que apenas si se podía oír lo que decía quien uno tuviera al lado. Algunos españoles, menos dados a hablar, se entretenían disparándose bolitas de pan unos a otros por sobre la mesa, apuntando a la cara. Esta diversión me resultaba enojosa, pero como permanecí neutral, se me permitió sentarme en paz. Bebieron sus brindis nacionales en rápida sucesión, pero cuando su vicepresidente propuso beber uno a la "larga vida al Rey Fernando Séptimo", casi toda la concurrencia disintió y lo cubrió de un torrente insultos; a los que replicó con tanta acrimonia, que la mesa de amistad y convivencia pronto se tornó en escena de la guerra más inveterada. Pero, prudentemente, el vicepresidente se sentó en silencio durante algunos minutos, medio por el cual restauró el orden, y los ofendidos descargaron su furia en el vino, que al cabo de una media hora reinó conquistando rápidamente los ánimos. Copas y platos volaban a su destrucción y, para coronar la escena, un ágil español se subió a la mesa, donde hizo una variedad de cabriolas que destruyeron el orden de la misma hasta un punto en que no hizo falta otra sugerencia para que nos pareciera aconsejable partir, de modo que nos levantamos y, sentados en nuestro *noddy*, regresamos. Así terminó la cena que, en total, no ocupó más de dos horas y media.

Por cuanto pude entender, los asistentes estaban muy divididos en materia de política: probablemente todos fuesen patriotas, pero de tan distintos jaeces como para llegar a grandes diferencias de opinión —como no puede ser de otra manera. La diversidad de intereses sumada al frecuente cambio de opiniones políticas que induce un cambio de gobierno, los vuelve veleidosos e inconsistentes. Sin embargo, el actual código legal les da a los habitantes más satisfacción que ningún otro promulgado hasta el momento: ahora, el asesino no puede, como antes, escapar a la muerte pagando dinero o sufriendo una breve prisión; y, en otros casos, el actual gobernador es rígidamente cuidadoso en la protección de los intereses pecuniarios y la seguridad personal de los ciudadanos. Estas enmiendas, unidas al

firme establecimiento del gobierno brasileño, son una clara promesa del fin de los estragos de la anarquía.

Precios de los caballos y de la hacienda vacuna

Las exportaciones de este lugar consisten principalmente de caballos y vacunos, cueros y cuernos. La cantidad de estos animales ha disminuido mucho en el transcurso de los últimos quince años, o desde la época en que nuestras tropas se habían apoderado de este lugar; y en consecuencia, su precio ha subido. Se me mostró un montículo de huesos de caballos que, en la época en que fueron muertos, hace unos quince años, se pagaban a dos chelines por cabeza en el matadero. Ahora, un buen caballo cuesta dos libras esterlinas. Es indudable que el ganado vacuno aún abunda en el interior, pero es escaso en las inmediaciones de la ciudad. En la actualidad, un novillo bien alimentado, de los que hace una docena de años se mataba sólo por su cuero y su sebo, cuesta unos dieciocho dólares. Las verduras son exorbitantemente caras, y todas las demás cosas que produce el país ha aumentado de precio en proporción similar.

Sin embargo, como el pasado sitio de Montevideo fue causa parcial de esta disminución de suministros, dos o tres años de un gobierno estable harán mucho por restablecer la abundancia de tiempos anteriores.

Ensenada de Montevideo

Poco hace falta decir de la ensenada de Montevideo, ya que ha sido bien descripta por anteriores visitantes. Puedo hacer notar, sin embargo, que ofrece tan poco reparo de sur a oeste y es tan poco profunda, pues en promedio tiene dos brazas, que nada tiene de cómoda.

Un navío con un calado de doce o trece pies rara vez está a flote en lo que puede llamarse la ensenada, a pesar de

que el fondo es de barro, y un navío lo toca sin sufrir daño; pero a veces, si está fondeado de través en la ensenada cuando sopla el pampero, es afectado por estos huracanes, lo cual es, si no dañoso, al menos incómodo.

Estos vientos, que soplan del sudoeste sobre una llanura que llega casi al pie de los Andes, adquieren tal fuerza que caen sobre el Rfo de la Plata y la ensenada de Montevideo con violencia tan grande que se requieren las mejores anclas y cables para asegurar los barcos.

Extremadamente peligroso

Los muchos bancos peligrosos que hay en el lecho de este río hacen que la navegación a Buenos Aires se vea acompañada de peligros. Muchos comandantes de navíos, al entrar con viento a favor, a menudo son inducidos a entrar sin piloto, y para el momento en que han llegado a las cercanías del peligro, el viento se pone en contra, el tiempo desmejora y, al no estar familiarizados con el curso de las corrientes, encallan sus barcos. En un breve lapso frecuentemente se producen grandes alteraciones en las posibilidades que ofrece este trayecto. A menudo las boyas cambian de lugar o son arrastradas, y ni la profundidad del río ni la dirección de las corrientes se conocen con precisión; incertidumbres todas ellas que contribuyen a complicar incluso a aquéllos que tienen gran experiencia en este trayecto. Durante mi estadía de un mes en Montevideo, dos navíos se perdieron por completo en el río; y uno, un mes y medio antes, resultó destruido con pérdida de muchas vidas, de manera realmente afligente, pues murieron en una balsa que derivó a merced del viento y la corriente.

Sobre el monte de Montevideo, el faro, que se enciende a diario, es tan débil que apenas si se distingue desde el fondeadero de la ensenada: por lo tanto, sirve de poco; pero si se lo ubicara en la isla de Flores y se lo atendiera adecuadamente, sería una gran gufa para los barcos que

pasaran en noches oscuras. Se pueden conseguir pilotos ingleses y americanos en Montevideo, pero demuestran tan poco entusiasmo que nunca se hacen a la mar en busca de barcos de nuestra bandera.

La ensenada de Maldonado sería conveniente para un encuentro de pilotos, pues está cerca del canal pero no tiene bancos.

Se recomiendan navíos piloto

Si se obligara a los capitanes a tomar pilotos, se podría establecer un sistema similar al que rige en nuestras costas y en otras partes del mundo, estableciendo dos navíos piloto (goletas o cúters de unas 50 toneladas cada uno) que recorriesen la boca del río, cada uno con diez o doce pilotos a bordo. Doy estas sugerencias para beneficio de aseguradores y otros comprometidos con el comercio al Río de la Plata, para quienes tal arreglo sería de los más ventajosos; dejándoles a ellos pensar la mejor manera de hacer obligatorio que los capitanes tomen los pilotos. Si se estableciera tal sistema, el constante empleo y aliento que ello daría a los pilotos, les permitiría bajar sus tarifas muy por debajo de las actuales.

El 4 de mayo, con viento del oeste sudoeste, levamos anclas y, tras visitar a Sir Murray Maxwell a bordo de su barco, nos dirigimos al este con la mayor cantidad de vela posible. Nos encontramos con los habituales vientos y tiempo en nuestra travesía de regreso a casa, y a los cincuenta y nueve días de nuestra partida de Montevideo llegamos a Falmouth, dos días antes que el buque correo que había partido dos días antes que nosotros. Llegamos al Land's End de Inglaterra tras una ausencia de casi dos años.

Postscripto

Soy consciente de que muchos de los detalles contenidos en este volumen militan considerablemente contra las conjeturas prevalecientes sobre esas regiones de la tierra a las que se refiere, e interfiere, en cierta medida, con las afirmaciones de navegantes anteriores; por ello, de ser necesario un pedido de disculpas, preferí hacerlo aquí a interrumpir el flujo de la obra con notas frecuentes. Y me pareció más apropiado a quien hasta ahora ha tenido tan poco tiempo disponible para un estudio profundo de la literatura geográfica, confinarse casi enteramente a una simple narración de lo que cayó prácticamente bajo su observación y, de aquí en más, esperar a ser guiado, si la ocasión lo requiriera, por el juicio de aquéllos cuya especialidad es marcar las deficiencias de los autores, resaltando lo que es realmente digno de la atención pública por su novedad o verdad.

Eventos recientemente ocurridos en Sudamérica han contribuido a arrojar cierto grado de interés sobre algunos de los asuntos mencionados por el autor: el presente estado de Montevideo; la rendición del buque de guerra *Asia* y de su consorte al gobierno de México, que apenas si necesitan ser relatados.

APÉNDICE

OBSERVACIONES ACERCA DE LA NAVEGACIÓN EN TORNO AL CABO DE HORROS, ETC.

Muchos comandantes de barcos que han tenido éxito en dar la vuelta al cabo de Hornos hacia el oeste han tratado con injusta burla la narración que el comodoro Anson hizo de su travesía.

Por mi propia experiencia, estoy perfectamente convencido de que el mes de marzo puede producir todos los inconvenientes descritos por el cronista. El capitán Porter, que pasó el cabo en la fragata americana Essex en marzo de 1814, dice: "De hecho, nuestros sufrimientos, por breve que haya sido nuestra travesía, fueron tan grandes que aconsejaría a aquéllos que van rumbo al Pacífico que nunca intenten pasar por el cabo de Hornos si tienen forma de llegar allí por cualquier otra ruta".

La navegación

Sin embargo, la dificultad de hacer este pasaje se evita eligiendo la estación adecuada y, de hacerse así, como mínimo ello ahorrará mucho tiempo, desgaste y deterioro del barco. A comienzos de noviembre, el viento comienza a soplar del norte y continúa siendo frecuente hasta mediados de febrero, en que se desplaza al cuadrante sudoeste; en el

transcurso de estos meses, los vientos del oeste no prevalecen, y consecuentemente el paso se puede hacer fácilmente. Desde aproximadamente el 20 de febrero a la mitad de mayo, generalmente los vientos soplan entre el sudoeste y el noroeste, y lo hacen con gran violencia. En este período, ningún barco puede contar con dar la vuelta al cabo, a no ser que esté bien equipado en todo respecto. Desde la mitad de mayo al fin de junio prevalecen vientos del este con buen tiempo. Durante esas seis semanas, un navío puede dar la vuelta al cabo sin perder de vista Diego Ramírez. En julio, agosto, septiembre y octubre, otra vez prevalecen los vientos de entre el sudoeste y el noroeste; pero agosto y septiembre son especialmente más tempestuosos. En lo que hace a la ruta que los barcos deban tomar para dar la vuelta al cabo, mucho depende de la estación del año, en cuanto ésta afecta la fuerza de los prevalecientes vientos del oeste. Yo siempre prefiero pasar al oeste de las islas Falkland; y, en la estación estival, pasar por el estrecho de Le Maire, pues así se ahorran cincuenta o sesenta millas de rumbo oeste, y puede intentarse sin riesgo si hay suficiente luz diurna como para ver durante el paso del estrecho, en caso de ser atrapado por una borrasca del sur en la entrada meridional.

El cabo de Hornos dista treinta y un leguas al sudsudoeste media oeste del cabo Buen Suceso. La isla de Barneveldt¹ está ubicada en esta línea. Si se tiene la intención de fondear en las inmediaciones del cabo de Hornos, un curso nocturno sur por oeste cuarta oeste será la mejor forma de evitar el reflujó que a veces se produce al noroeste entre las islas, a la entrada del estrecho de Nassaire;² si no se tiene la intención de fondear, la ruta más aconsejable es dirigirse al sur desde el estrecho de Le Maire hasta el sur del cabo de Hornos, bordeando hacia el oeste y pasando a unas millas del lado sur de Diego Ramírez. Los navíos que deban dirigirse hacia el oeste desde el cabo, en la estación estival, deben acercarse

1. Barneveldt.

2. Posiblemente se refiere a la bahía Nassau.

a la costa de Tierra del Fuego al anochecer, momento en que se encontrará que el viento suele soplar desde el norte de tierra, virando otra vez al oeste por la mañana.

Estas observaciones se refieren a las estaciones que he recomendado para pasar por el cabo, pero durante los meses en que se presentan las borrascas más violentas, es decir, marzo, agosto y septiembre, sólo puedo confirmar el consejo que da el capitán Anson, que es mantener el rumbo sur en la latitud de 60°, donde el mar es más regular y los vientos más parejos. Sin embargo, si el navío hiciera el cruce costeano y necesitara echar ancla, las siguientes instrucciones pueden resultarle útiles. La prominente situación del cabo de Hornos indica de inmediato la cercanía de la bahía de San Francisco, en la cual hay dos fondeaderos perfectamente seguros para navíos de cualquier calado. Se las puede alcanzar con tanta facilidad que sólo cabe observar que caleta Wigwam es la segunda apertura al lado occidental de la bahía, y que siguiendo la costa occidental en torno al norte por el este se la puede encontrar con facilidad.

Debido a las violentas ráfagas que soplan cerca de la caleta en las borrascas del oeste, es mejor que los navíos echen ancla a la entrada, donde hay veintiún brazas de agua con fondo de arena y barro, y que esperen la ocasión de palear hasta la caleta, hasta que South Head oculte el cabo de Hornos, donde será perfectamente seguro fondear.

La segunda ensenada de esta bahía está señalada en la carta con el nombre de ensenada de Maxwell. La entrada está por el lado norte, entre Saddle Island y Jerdan's Island;³ pero es tan estrecha que con viento en contra un navío debe anclar a la entrada y palear hasta su lugar de fondeo, que puede ser escogido libremente pues todos son perfectamente seguros.

3. Véase nota 4 del capítulo IV. Las islas Saddle y Jerdan que menciona Weddell en este pasaje están situadas al noreste de la isla Hermite y forman parte de la margen meridional del canal Franklin. Están situadas a unas 15 millas al noroeste del cabo de Hornos.

Aquí el agua es tan calma que se pueden realizar reparaciones en el barco con toda tranquilidad. Del lado sur abunda la madera y se puede obtener agua en distintos sitios.

Siguiendo hacia el oeste se encuentra el canal de Año Nuevo. En este brazo de mar hay varios fondeaderos, pero puede considerarse que caleta India es el más cómodo. La isla India está a la entrada de la caleta y dista dieciséis millas al oeste noroeste de la isla de Sanderson, a la entrada del canal. El fondeadero en esta caleta está en el extremo superior, en el ángulo sur, en catorce o quince brazas de agua, a tres cables de distancia de la costa; en la mayor parte de los demás lugares el fondo es rocoso y el agua profunda. Como la entrada no tiene más de tres quintos de milla de ancho, un navío grande que tenga en contra un viento fuerte del sudoeste, de los que soplan desde la caleta, debería ser maniobrado rápidamente para aprovechar las variaciones del viento que se producen en la entrada. Los bajíos y manchones de fondo peligroso están indicados por las algas que los rodean, y éstas deben, por lo tanto, ser evitadas. A la entrada de la caleta sobre el lado sur de la parte media del canal hay dos de estos bajíos; el de más adentro tiene una profundidad de tres brazas, y el exterior, ocho. La marea fluye con luna llena y en los cambios de fase a las tres y cincuenta minutos, y sube unos siete pies. La madera y el agua abundan y se pueden obtener fácilmente.

Clear Bottom Bay es un fondeadero que, por estar cerca de la costa, es conveniente para un navío que quiera cargar leña y agua; para entrar allí desde el mar, pasar las Ildefonsos al este $S1/2 E$ y dirigirse al norte media oeste hacia Turn Point.⁴ Aproximadamente a una milla y media de al este noreste de esta punta, está el fondeadero, y el mejor punto para echar ancla es a una distancia de tres

4. Turn Point es un topónimo utilizado con cierta frecuencia y constituye, a la vez que un nombre, una señal que recuerda a los navegantes que allí es donde debe hacerse un viraje para sortear algún obstáculo.

cables de la costa, en veintidós brazas de agua, sobre un fondo de arena y greda.

Una tierra de forma peculiar, que yo denominé *Leading Mountain*, al lado oeste de la bahía *Duff*, se puede distinguir desde el mar a una distancia de seis o siete millas, e indica la entrada de la bahía. Se adjunta una vista de esa montaña y de la tierra que la rodea.⁵

Los canales que rodean a *Diego Ramírez* son regulares y distan una media milla de la isla del sur. Por el lado este hay una profundidad de treinta brazas sobre un fondo de fina arena verde. Cuando el viento es moderado las mareas de aquí son regulares, y según me informan mis oficiales, que pasaron varios días en la isla, la pleamar ocurre con luna llena y en los cambios de fase a las dos y quince minutos, y asciende unos cinco pies. Se observó que la marea creciente, contrariamente a lo que indican reportes anteriores, corre hacia el noreste y evidentemente corre hacia el este entre muchas de las principales islas. Las corrientes, o aquellos movimientos producidos por los vientos prevaecientes, interfieren tanto con la tendencia natural de la marea que se crean grandes dudas respecto a cuál sea su dirección exacta.

La isla de los Estados tiene varias ensenadas; estoy más familiarizado con la de *San Juan*, del lado norte, cerca del extremo oriental. En la vista de este territorio que anexo,⁶ se puede distinguir fácilmente la entrada a la ensenada. El repunte de la marea es el momento adecuado para ingresar, pues en la entrada, que es angosta, los vientos son lo suficientemente variables como para producir algún riesgo cuando la marea corre con fuerza en forma cruzada al rumbo. La ensenada entra aproximadamente una milla y cuarto hacia el oeste sudoeste y el fondeadero queda en su extremo superior, y es de doce brazas sobre fondo barroso; en la mayoría de las otras partes, la profundidad es de veinte brazas y es barrosa. Hay un bajío que se extiende por una distancia de un cable completo a

5. Ver Mapas e ilustraciones (página 212).

6. Ver Mapas e ilustraciones (página 211).

partir del extremo superior de la ensenada, en el que se puede estacionar un navío pequeño para repararlo.

Cerca de la costa abundan la madera y el agua. La madera es de índole muy parecida a la que se encuentra en Tierra del Fuego: ninguna es lo suficientemente grande como para armar un barco. En el extremo este de la isla hay un cabrilleo de marea muy intenso, y cuando el viento sopla fuerte debe ser cuidadosamente evitado.

Al navegar a lo largo de la costa de Patagonia a partir del sur del río Santa Cruz, los navíos no deben sobrepasar la profundidad de diez brazas de agua, pues en muchos puntos hay extensas mesas de piedra a más de una milla de la costa.

Desde el mar no es posible ver de muy lejos el río Santa Cruz, pero por supuesto que se lo puede encontrar mediante la latitud. El encuentro de las mareas ha erigido un banco cerca de la entrada que, en marea baja, tiene una profundidad de sólo dos cuartos de braza.

En el extremo sur de la entrada se extiende un arrecife de rocas que aparecen en marea baja; y en el lado norte del canal de entrada hay un bajío, procedente de la barra, que probablemente va cambiando de lugar.

La vuelta al Cabo de Hornos, etc.

El principal hito de la entrada del río es un peñón en medio de la entrada, emplazado al noroeste por oeste media oeste por brújula. Tras pasar las puntas del ingreso se distinguirán dos entradas sobre la costa sur, y en la segunda de ellas está el mejor fondeadero, de cinco brazas sobre un fondo de grava y arcilla. Todo el lado norte del río consiste en bajíos y buena parte del mismo se seca durante la marea baja. La marea entrante corre hacia el norte de la costa y, cuando soplan vientos fuertes del sur, continúa corriendo dos horas después de que sea pleamar en la costa.

Observaciones acerca de los vientos y el tiempo

La borrasca más intensa y duradera de las que soplan en las inmediaciones del cabo de Hornos proviene del sur y se desplaza un punto o dos en cada dirección. He experimentado que esta borrasca frecuentemente viene en forma de violentos chubascos y en los meses tempestuosos sopla continuamente durante treinta y cinco o cuarenta horas. Un horizonte azul colmado de nubes que se alzan, pesadas y blancas, sobre un cielo azul, es indicio seguro de una borrasca duradera con chubascos de nieve. A este viento, que, sin embargo, no es frecuente, generalmente lo sigue una calma total. El viento del este invariablemente comienza suavemente y gradualmente aumenta hasta convertirse en una fuerte brisa; pero cuando vira del este al sudeste, por lo general puede expresarse una fuerte borrasca acompañada de chubascos de nieve o de lluvia.

Las borrascas desde el norte también se desarrollan gradualmente y, cuando están por finalizar, lo que generalmente ocurre al cabo de treinta horas, se asientan en el noroeste y traen lluvia, para eventualmente desplazarse al sudeste sin dejar de soplar, y continúa, desde ese momento, durante doce o quince horas. Todas las borrascas duran menos en verano que en invierno; y cabe hacer notar que un navío puede fondear en cualquier lugar para resguardarse del viento sudoeste sin temer que gire al norte; pero debe precaverse de lo contrario, ya que cuando el viento gira del noroeste al sudoeste continúa soplando con gran violencia.

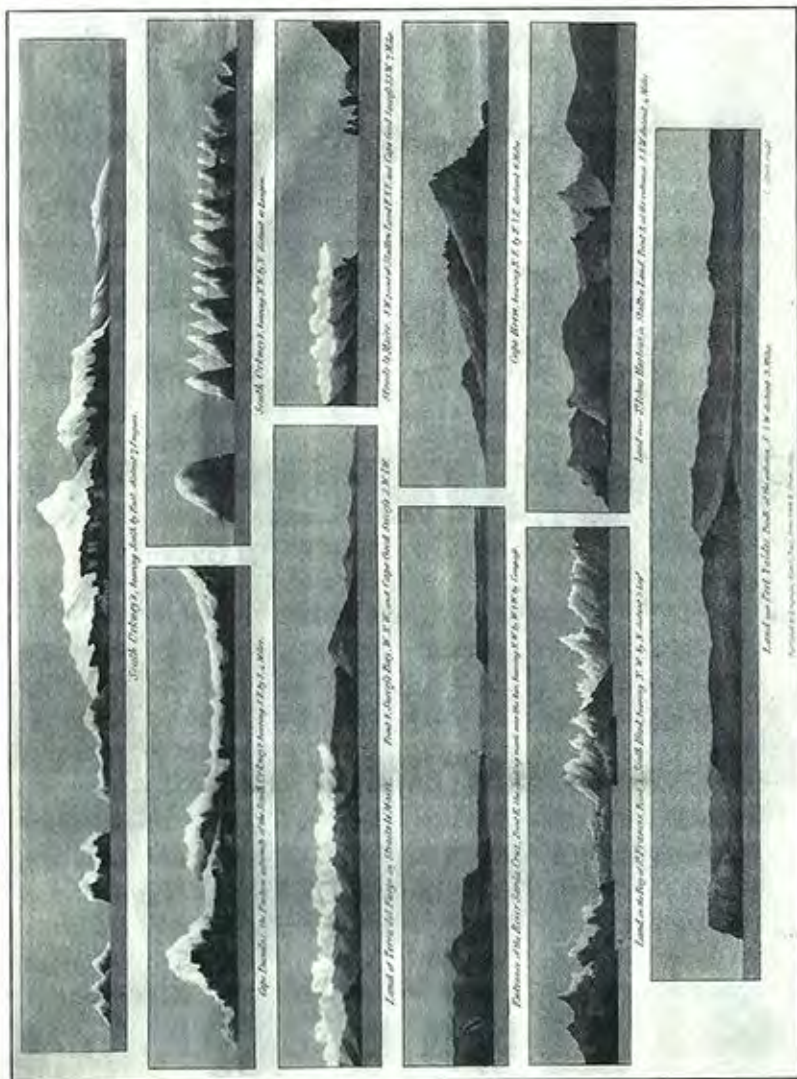
Vientos y tiempo

En los meses más ventosos soplan borrascas del noroeste con gran fuerza, que se originan rápidamente cerca de ese punto, y duran por lo general unas doce o catorce horas. Al sudoeste del cabo de Hornos soplan con menos violencia, pero son más duraderos. En la estación estival, los vientos

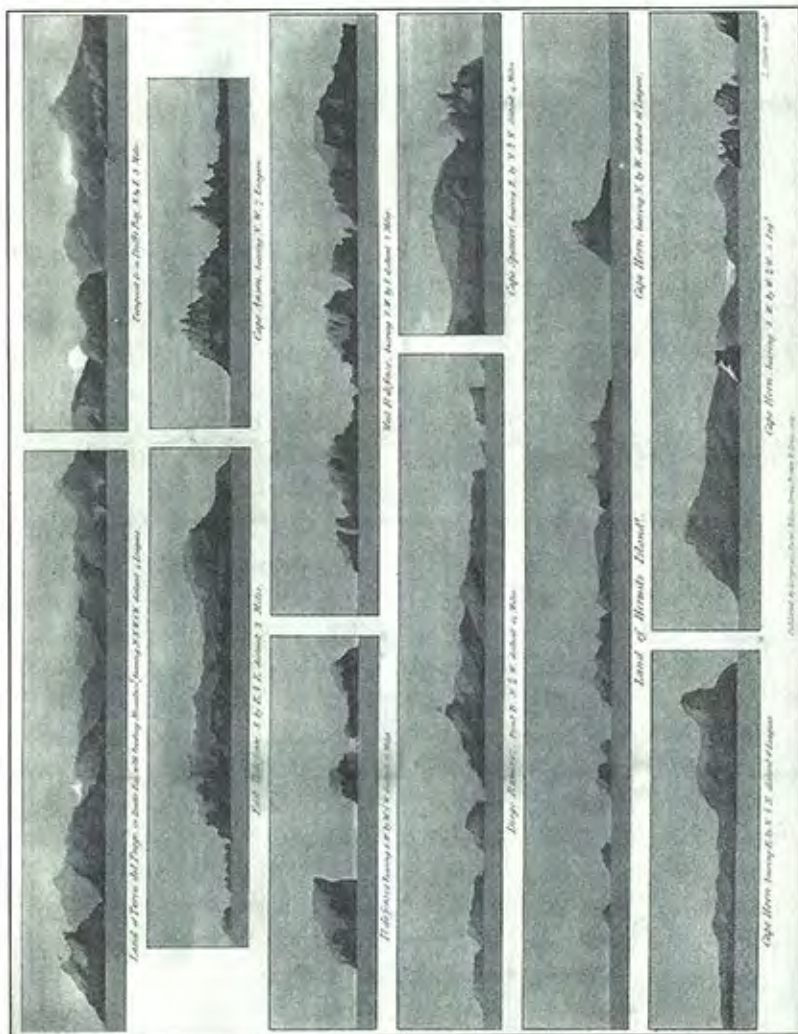
de entre el suroeste y el noroeste soplan frecuentemente en rachas que se prolongan durante seis u ocho horas, con la intensidad de una borrasca fuerte; luego el viento se modera y se inclina al norte.

En el verano he observado la coincidencia del buen tiempo con leves vientos del este para la época de luna nueva cuando soplan del sur, y, para el tiempo de luna llena, cuando soplan fuerte del norte. Sin embargo, como hay muchas excepciones, producidas por los diferentes lugares, a la acción natural del viento, he encontrado imposible sistematizar las indicaciones de los vientos y el tiempo en forma satisfactoria. Por lo tanto, debemos contentarnos con aproximarnos a la certeza en estos asuntos.

MAPAS E ILUSTRACIONES



Ver página 213.



Collected by James Weddell. Drawn by James Weddell.

Imágenes de la página 211.

De arriba hacia abajo y de izquierda a derecha:

1. Orcadas del Sur, orientación sur por este. Distante 7 leguas.
2. Cabo Dundas, la extremidad oriental de las Orcadas del Sur, orientación sudeste por sur, 4 millas.
3. Orcadas del Sur, orientación noroeste por norte. Distante 10 leguas.
4. Tierra del Fuego en el estrecho Le Maire. Punto S, bahía Buen Suceso, oeste noroeste, y cabo Buen Suceso, sudoeste media oeste.
5. Estrecho Le Maire. Punta sudoeste de la isla de los Estados, este noreste, y cabo Buen Suceso, sur sudoeste. 7 millas.
6. Entrada del río Santa Cruz, punto E, marca principal sobre el banco, orientación noroeste por oeste media oeste por compás.
7. Cabo de Hornos, orientación noreste por este media este, distante 6 millas.
8. Tierra en la bahía de San Francisco, punto A, extremidad sur, orientación noroeste por norte, distante tres leguas.
9. Tierra sobre St. Johns Harbour, en la isla de los Estados, punto A en la entrada, sur sudoeste, distante 4 millas.
10. Tierra sobre puerto Valdés, punto B en la entrada. Sur media oeste, distante 3 millas.

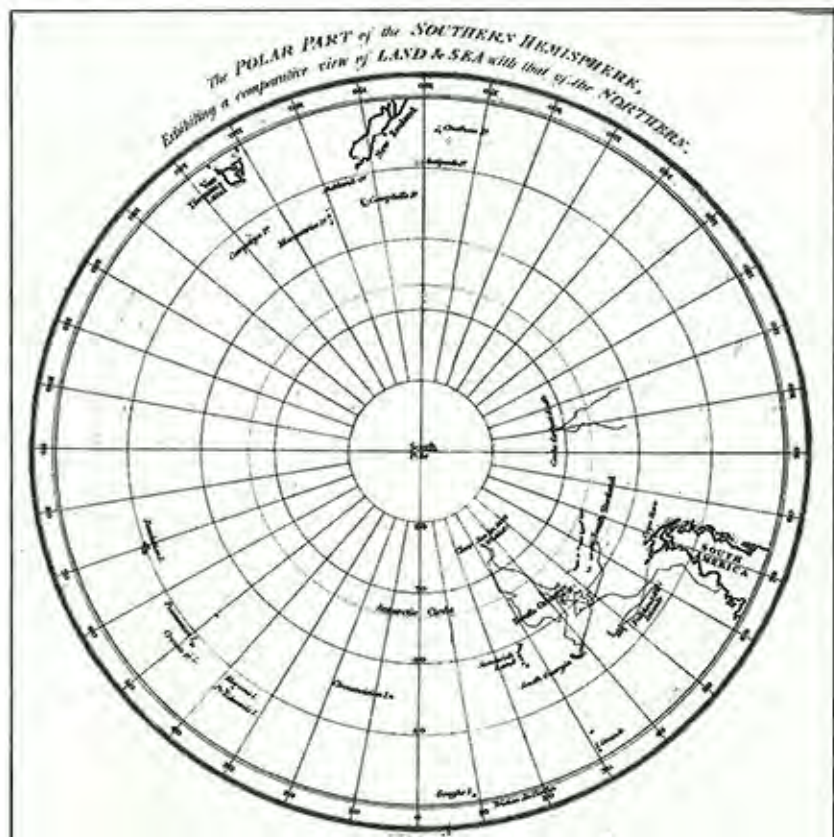
Imágenes de la página 212.

De arriba hacia abajo y de izquierda a derecha:

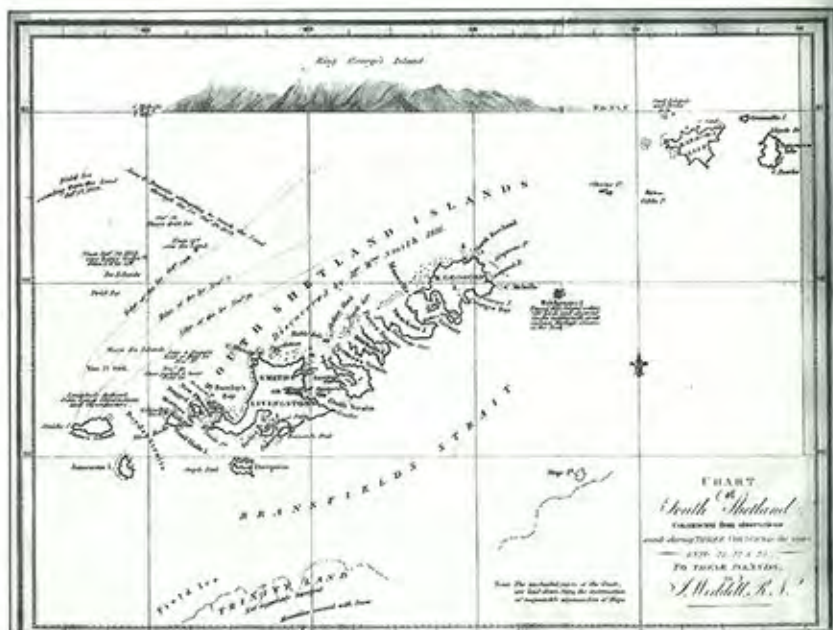
1. Tierra del Fuego, en bahía Duff, con su montaña principal (C), orientación nornoroeste media oeste, distante 4 leguas.
2. Punta Turn (D) en bahía Duff, norte por este, 3 millas.
3. Ildefonso oriental, sur por este media este, distante 2 millas.
4. Cabo Anson, orientación noroeste, 7 leguas.
5. Ildefonso, orientación sudoeste por oeste media oeste, distante 12 millas.
6. Ildefonso occidental, orientación sudoeste por sur, distante 2 millas.
7. Diego Ramírez, punto B. Norte cuarta oeste, distante 14 millas.
8. Cabo Spencer, orientación este por norte tres cuartos norte, distante 4 millas.
9. Tierra de la isla Hermite. Cabo de Hornos, orientación norte por oeste, distante 10 leguas.
10. Cabo de Hornos, orientación este por norte media norte, distante 6 leguas.
11. Cabo de Hornos, orientación sudoeste por oeste cuarta oeste. 5 leguas.



Sector polar del hemisferio septentrional, con una vista comparativa de la tierra y el mar respecto del meridional.



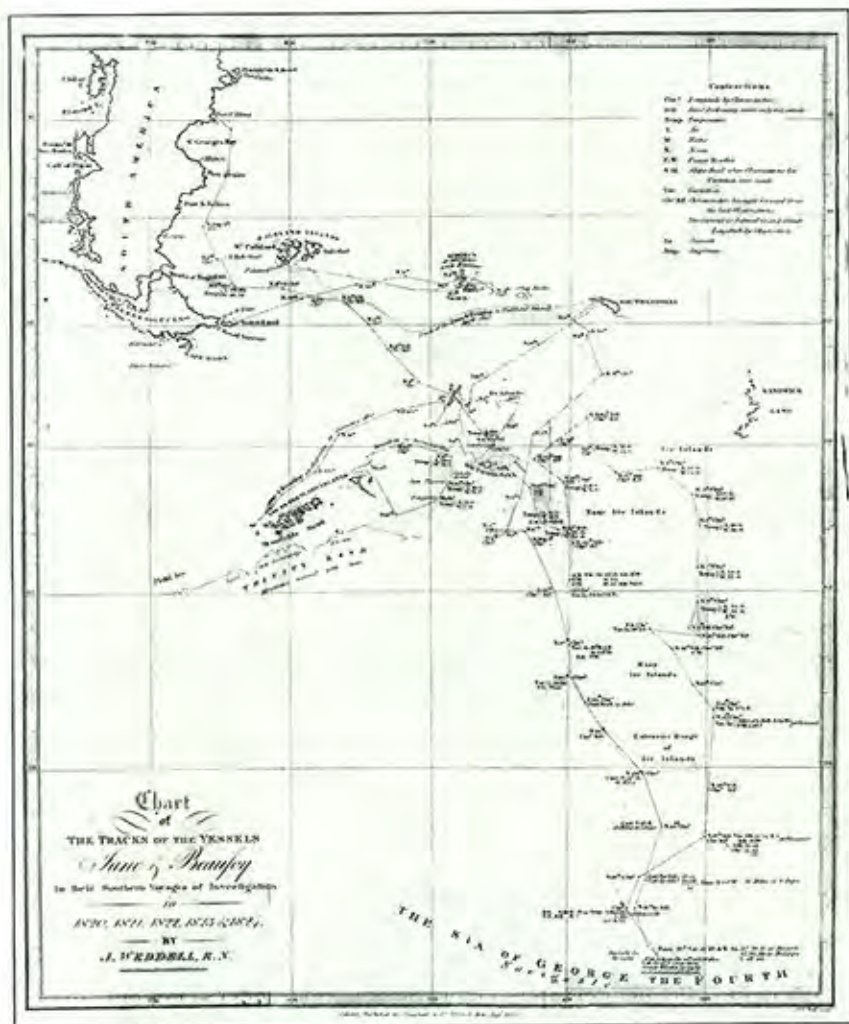
Sector polar del hemisferio meridional, con una vista comparativa de la tierra y el mar respecto del septentrional.



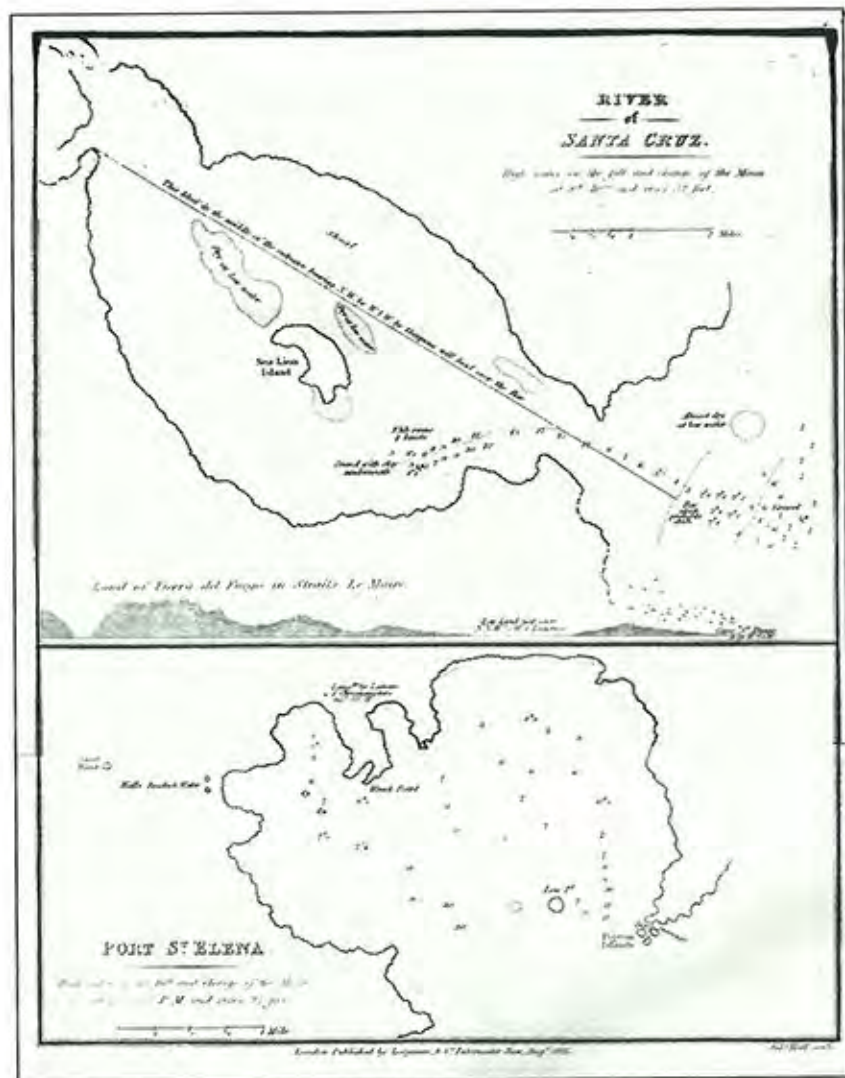
Carta de las Shetland del Sur, hecha a partir de observaciones realizadas durante tres viajes a estas islas, en los años 1820, 21, 22 y 23, por James Weddell.



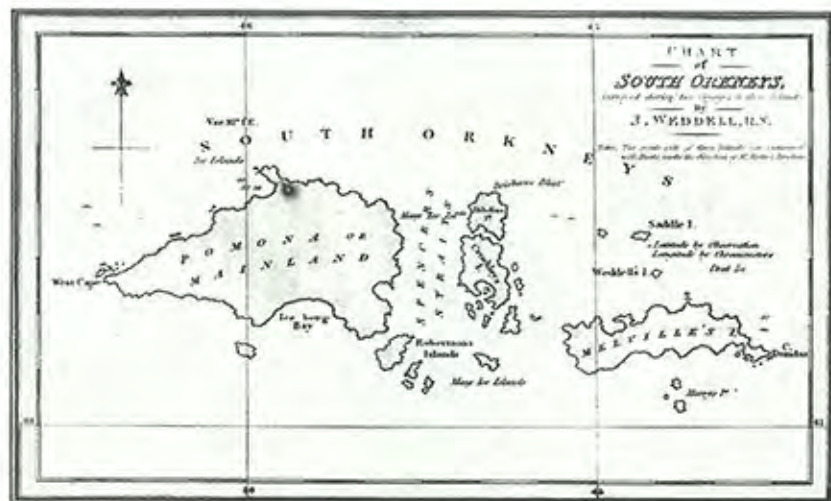
Hombre y mujer de Tierra del Fuego.



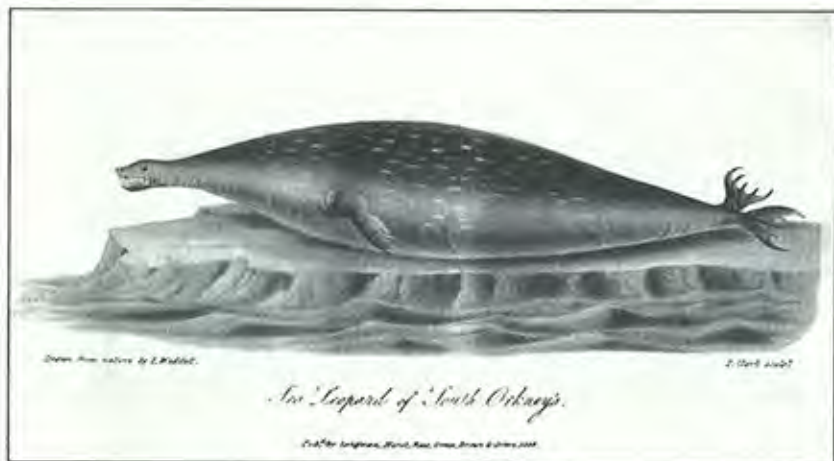
Carta del itinerario de los barcos *Jane* y *Beaufoy* en sus viajes de investigación al sur, en 1820, 1821, 1822, 1823 y 1824, por James Weddell.



Río Santa Cruz.
Puerto Santa Elena.



Carta de las Orcadas del Sur, reconocidas durante dos viajes a esas islas por James Weddell. Nota: el lado sur de estas islas fue examinado mediante botes bajo el mando de Mr. Mathew Brisbane.



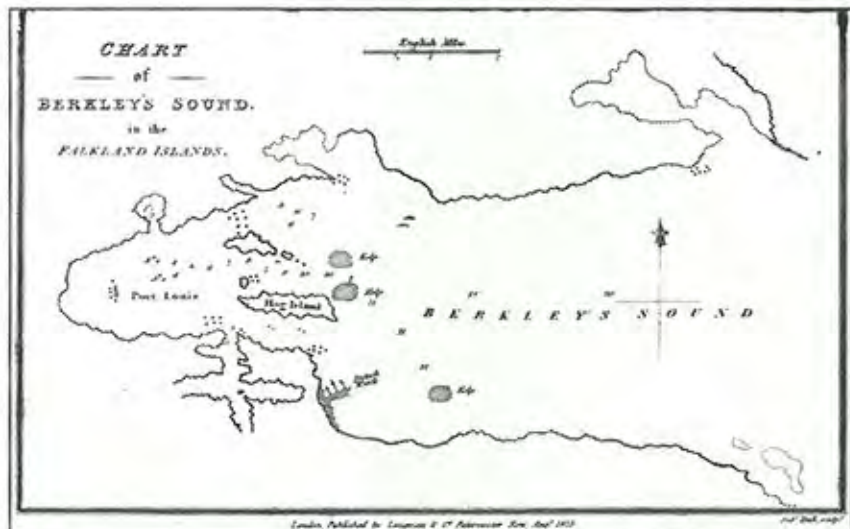
Leopardo de mar de las Orcadas del Sur.



Bergantín *Jane* y cutter *Beaufoy*, en la latitud 68° sur,
navegando hacia el sur a través de una cadena de islas de hielo.
Febrero de 1823.



Bergantín *Jane* y cutter *Beaufoy*, en la latitud $74^{\circ} 15'$ sur,
volviendo hacia el norte. 20 de febrero de 1823.



Carta del estrecho Berkley, en las islas Malvinas.



Bergantín *Jane* y cutter *Beaufoy* en la ensenada India, Tierra del Fuego.

Esta edición
de 1000 ejemplares
se terminó de imprimir en
A.B.R.N. Producciones Gráficas S.R.L.,
Wenceslao Villafañe 468,
Buenos Aires, Argentina,
en agosto de 2006.

De la misma Colección

*Atlanta. Proyecto para la fundación
de un pueblo marítimo en Tierra
del Fuego y otros escritos*

Julio Popper

*Un viaje alrededor del mundo
por la ruta del Gran Mar del Sur*
George Shelvoche

Dos años entre los hielos. 1901-1903
José María Sobral

*Viaje alrededor del mundo a bordo
de la fragata real la Boudeuse y
la urca Étoile, en 1766, 1767,
1768 y 1769*

Louis-Antoine de Bougainville

*Viaje al estrecho de Magallanes y
noticia de la expedición que después
hizo para poblarlo*

Pedro Sarmiento de Gamboa

COLECCIÓN RESERVADA
DEL MUSEO DEL FIN DEL MUNDO

“Tengo el honor de informarle de la circunstancia de mi arribo a este puerto, comisionado por el supremo gobierno de las Provincias Unidas de Sud América para tomar posesión de estas islas en nombre del país al que pertenecen naturalmente.

En el cumplimiento de este deber, es mi deseo actuar hacia todas las banderas amigas con la más distinguida justicia y cortesía.

Un objetivo principal es evitar la destrucción descontrolada de las fuentes de aprovisionamiento de aquellos cuyas necesidades obligan o invitan a visitar las islas [Malvinas], y auxiliar y asistir a aquellos que requieran obtener provisiones con la menor cantidad posible de inconvenientes y gastos.”

James Weddell, *Un viaje hacia el Polo Sur...*

 Eudeba

www.eudeba.com.ar

ISBN 950-23-1540-5



9 789502 315409