

directamente. En el viaje se descubrió primero la parte meridional del grupo de islas montañosas que en honor del virey fué llamada Marquesas de Mendoza; y luego exploró la expedición sucesivamente las islas de Santa Magdalena, San Pedro, Santa Cristina y Dominica. Los belicosos polinesios cultivaban la tierra y criaban gallinas y cerdos. Allí conocieron los españoles por primera vez el árbol del pan; y despues de haber tomado posesion de las islas con el ceremonial acostumbrado, se hicieron otra vez á la vela para avanzar mas al Oeste, y descubrieron sucesivamente las islas de San Bernardo y Solitaria, hoy Pucapuca y Olosenga. Ambas son coralinas, llanas y están cubiertas de vegetacion. No vieron los expedicionarios ni las islas de Sámóa ni las de Viti (Fichi) que están mas al Sur.

Las tripulaciones empezaron ya á expresar su descontento al ver que no llegaban á las islas de Salomon cuando se presentó en el horizonte un cono agudo que salia solitario y casi perpendicular del mar. Era un volcan, y los españoles le dieron simplemente este nombre. Allí se separó de su compañero el segundo buque llamado el *Almirante* y no se le volvió á ver mas. Poco despues se vió en direccion Sudeste la isla elevada de Santa Cruz que reanimó á la tripulacion algo descorazonada. Los habitantes, de tez muy oscura, se mostraron al principio dispuestos á entrar en relaciones pacíficas con los españoles; pero al desembarcar estos, viéronse pronto rodeados y atacados por algunos centenares de isleños. Mendaña quiso fundar una colonia en la bella bahía que llamó Graciosa en la parte Noroeste de la isla, á cuyo fin destinó 280 soldados que llevaba á bordo; pero estos se pronunciaron; no quisieron vivir expatriados en aquellas playas inhospitalarias, y pidieron volver al Perú. Desgraciadamente murió entonces Mendaña y dos eclesiásticos de á bordo; y su sucesor Quirós juzgó mas prudente renunciar á la colonia y partir. En 18 de noviembre zarpó para buscar las islas de Salomon, pero no teniendo datos exactos de su situacion tomó rumbo al Noroeste en lugar de dirigirse al Oeste y no llegó á ver estas islas que tantas esperanzas habian inspirado. Tampoco estuvo en disposicion de continuar su exploracion, porque sus buques estaban en malísimo estado, y no se hallaba en mejores condiciones la gente. En el transcurso de un mes habian muerto 47 hombres, por cuya razon Quirós se dirigió á las Filipinas, y á pesar de no tener mapa alguno de ellas, llegó felizmente á Manila despues de haber abandonado otro buque que por una via de agua no pudo seguir. En el viaje de regreso siguió la ruta ordinaria y llegó el 11 de diciembre de 1597 á Acapulco, y en mayo del año siguiente á Paita en el Perú. El no haber encontrado las islas de Salomon se atribuyó principalmente á los cálculos equivocados que el piloto Gallego habia hecho en el primer viaje de Mendaña, estimando las distancias mucho mas cortas de lo que eran en realidad; cosa nada extraña sabiéndose que entonces no se calculaban las distancias por longitudes sino por la marcha y velocidad del buque. Así habia calculado Gallego en 1450 leguas la distancia entre Lima y las islas de Salomon, mientras Quirós sostuvo que entre Lima y la isla de Santa Cruz habia ya una distancia de 1850 leguas, y sus cálculos se aproximaban por cierto mas á la verdad que los de Gallego.

Por esto tenia razon Quirós al suponer que las islas de Salomon debian de hallarse mas bien al Este que al Oeste de Santa Cruz, pero cerca de todos modos de esta isla, y si fuese así habrian de estar próximos ambos grupos hácia el Noroeste á costas continentales é islas que continuaban hasta la Nueva Guinea y las Filipinas, conforme hacia suponer por otra parte la analogía de las islas, todas montuosas, las poblaciones de tez oscura, que hoy conocemos por *melane-*

sias, los mismos animales domésticos, gallinas y cerdos, las mismas armas y costumbres semejantes (1).

Un siglo quedaron las islas de Salomon sin recibir visitas de europeos, permaneciendo un misterio hasta que Bougainville las volvió á descubrir en 1768. Habíase ofrecido Quirós á hacer una nueva tentativa; pero el virey del Perú no se atrevió á facilitar los medios para una nueva flota sin consentimiento expreso del rey. Dirigióse entonces Quirós personalmente al papa Clemente VIII para que intercediera á favor del proyecto con el rey Felipe III de España, que efectivamente le facilitó de esta manera algunos buques en 1605; porque el peticionario habia prometido resolver de paso algunas cuestiones científicas, como un método mas expeditivo y mas seguro de determinar las longitudes, y observar en un viaje de circunnavegacion las variaciones de la aguja magnética en todos los puntos; pero su objeto principal era la exploracion de los países australes desde Santa Cruz y las islas de Salomon hasta la Nueva Guinea y Java. Para conseguir mejor su intento supo interesar tambien el clero en su empresa, manifestando un celo casi exagerado por la propagacion de la fe cristiana; tanto que desde Cristóbal Colon no se habia visto otro candidato descubridor tan devoto. Este celo y devocion eran en Quirós al parecer solo medios para lograr su objeto; pero el rey consideró como una obra agradable á Dios el descubrimiento del continente austral y la conversion de sus habitantes, y de esta manera pudo hacerse Quirós á la vela el 21 de diciembre con tres buques, viveres para un año, seis frailes franciscanos á bordo en calidad de misioneros y como cuatro hermanos de la órden de San Juan de Dios para la asistencia de los enfermos. Luis Vaez de Torres mandó uno de los buques de esta expedicion.

Navegaron con gran arroyo en direccion SO. hasta mas allá de los 26° de latitud Sur, donde los temporales se hicieron tan molestos que Quirós dió órden de retroceder á la zona tropical. Pasó cerca de las islas meridionales de Pomotú, y fué el primer europeo que puso los pies en la isla encantadora de Tahiti á la cual llamó Sagitaria. En 7 de abril llegó en la proximidad de Santa Cruz á la isla de Taumaco, cuyo jefe le dió los nombres de unas 70 islas con su situacion y extension. Con estos informes se dirigió Quirós al Sur y descubrió en 1.º de mayo la isla principal del grupo de las Nuevas Hébridas. Creyéndola una parte del tan buscado continente austral, la llamó Australia *del Espíritu Santo*, y tomó pomposamente posesion de ella en nombre de la Santísima Trinidad, de la Iglesia católica, de San Francisco y de su órden, de San Juan de Dios y de su órden, y por último del rey. Decidió fundar allí una ciudad junto á un río que llamó Jordan, mientras la ciudad debia llamarse Nueva Jerusalem. El río, que dijo en su relacion ser tan ancho como el Guadalquivir cerca de Sevilla, no es en realidad mas que un arroyo que apenas recorre un espacio de 4 leguas en su curso.

La actitud hostil de los isleños, y los temporales que no cesaban en muchos días, obligaron á Quirós á renunciar á sus proyectos fantásticos y á huir de la ensenada de la Tierra del Espíritu Santo á la alta mar, donde la tempestad le separó de los otros dos buques, teniendo que emprender el 20 de junio el regreso solo. El 3 de julio llegó al Ecuador, y continuando su rumbo al NE. hasta los 38° de latitud Norte, el 1.º de setiembre viró al Este y entró el 20 de octubre en el puerto mejicano de Navidad.

En sus relaciones exageró increíblemente la riqueza en productos tropicales del país descubierto, diciendo que era tan grande como toda la Europa y el Asia Menor hasta el

(1) Véase J. ZARAGOZA, tomo I, cap. I.

mar Caspio. Remitió al rey repetidas memorias en las cuales trataba de demostrar la importancia y necesidad de la colonizacion de un país tan encantador, pero sin obtener resultado; quizás á causa de la misma exageracion, porque en el año de 1613 escribió Diego de Prado al rey diciendo en su carta: Todo lo que dice Pero Fernandez de Quirós es mentira y falsedad (1).

Quirós fué el último expedicionario español enviado al Océano Austral.

Mejor resultado que su jefe consiguió el capitán Torres, que cuando se vió separado del buque principal, tomó atrevidamente con su buque pequeño el rumbo á las Filipinas. Llegó al archipiélago de la Luisiada que tomó primero por costas de la Nueva Guinea, pero reconocido el error, pasó á lo largo de la costa meridional de esta isla, la mayor de la tierra, excepto la Australia, y dirigiéndose á Oeste y Noroeste necesitó dos meses para salir ileso de aquel inmenso dédalo de rocas, arrecifes, islas y bancos coralinos, hasta que finalmente llegó á las Molucas y de allí á Manila. De esta manera descubrió Torres el canal ó estrecho que aun hoy lleva con mucha razon su nombre, y que separa el continente australiano del país de los papías; bien que su descubrimiento quedó enterrado en el archivo de Manila hasta mediados del siglo pasado. James Cook fué el segundo que pasó este estrecho en 1770. Por lo demás no tocó Torres sino la punta septentrional de la Australia, cuyas costas fueron recorridas y fijadas por los holandeses en el siglo XVII y por los ingleses en el siglo XVIII.

Antes de concluir este capítulo tenemos que mencionar un descubrimiento importante que hicieron en el camino Sudoeste de la India los dos capitanes holandeses Le Maire y Schouten en 1616; á saber, el del extremo meridional de la Tierra del Fuego. Estos doblaron el cabo de Hornos evitando el terrible estrecho de Magallanes, directamente del Océano Atlántico al Pacífico, con lo cual trazaron para todos sus sucesores un camino mas cómodo de un Océano al otro. Schouten llamó al cabo de Hornos, *Hoorn*, en honor de su ciudad patria junto al Zuydersée que se llama así.

CAPITULO IV.

TENTATIVAS PARA ENCONTRAR UN CAMINO Á LA INDIA POR EL NORTE DE AMÉRICA.

1.—Juan y Sebastian Cabot.

La idea de encontrar un camino marítimo por el Norte de América para la China y el Japon encontró el primer apoyo energético en Inglaterra, que es el país mejor situado para semejantes empresas. La iniciativa perteneció tambien allí á un italiano, y hasta á un genovés como Colon. Aunque hizo su primer ensayo antes quizá de que Colon emprendiera su primer viaje para descubrir el nuevo mundo, es dudoso que le pertenezca originalmente la idea del plan, pues se sabe cuánto tiempo estuvo Colon ocupado en la suya, antes de que le fuera permitido salir con una pequeña escuadra del puerto de Palos.

Hecha esta salvedad, resulta hasta hoy que el iniciador de la idea de un camino para el Asia por el Noroeste fué Juan Cabotto ó como le llaman los ingleses John Cabot (2). Sus contemporáneos concuerdan en que era genovés, aunque no hijo de la misma ciudad de Génova sino de Castiglione ó

(1) Véase J. ZARAGOZA, tomo II, pág. 190, y la *Coleccion de documentos* etc. tomo V, pág. 517.

(2) Véase la obra magistral de H. HARRISSE, *Jean et Sébastien Cabot*, París 1882, que nos sirve de base en este número.

de Savona. En el año 1461 trasladóse á Venecia, donde obtuvo en 28 de marzo de 1476 el derecho de ciudadanía, despues de haber cumplido con la condicion legal de haber vivido 15 años en la ciudad. Este derecho era mas importante que el de simple vecindad, porque le concedia todos los privilegios de ciudadano en la ciudad y en el extranjero, en especial los mercantiles, y entre estos el de enarbolar en sus buques la bandera de San Marcos.

Por el año 1490 probablemente pasó Cabot con sus tres hijos Luis, Sebastian y Santos á Inglaterra, estableciéndose en Bristol para desde allí dedicarse á viajes de descubrimientos, porque despues de Lóndres era Bristol entonces la primera plaza mercantil de Inglaterra. Segun parece, á excitacion suya los comerciantes de la ciudad enviaron anualmente desde 1491 dos, tres ó cuatro buques para buscar en el Océano occidental las islas anotadas en las antiguas cartas de marear, en especial las supuestas islas del Brasil y de las siete ciudades, segun escribió al rey Fernando el embajador español Pedro de Ayala en 25 de julio de 1498 (3). No se tiene noticia sin embargo de los resultados de estas expediciones, aunque se sabe que por el año 1480 fué ya en busca de las tales islas, pero sin encontrarlas, un tal Tomás Lyde ó Lloyd.

Hasta el año 1496 los gastos de las expediciones al Oeste fueron sufragados exclusivamente por particulares, pero en 5 de marzo de este año, Enrique VII dió una real patente á Juan Cabot autorizando á él y á sus tres hijos para hacer viajes de descubrimiento; lo cual prueba que los tres hijos debian ser á la sazón mayores de edad, es decir, contar segun las leyes inglesas mas de 21 años. De aquí se deduce que el mas joven, ó sea Santos, debió de nacer hácia el año 1474 por lo menos, ó antes; y Sebastian, el mas notable de ellos, que continuó despues los proyectos de su padre, nació acaso en 1472, en cuyo año estaba su padre establecido en Venecia, pues que Sebastian nació allí.

A principios del mes de mayo del año 1497 efectuó Juan Cabot su primera expedicion al través del Océano con feliz éxito. La noticia de los descubrimientos de Colon habia llegado hasta Inglaterra, y excitó á los comerciantes ingleses y al mismo rey á lanzarse á estas empresas azarosas arriesgando los capitales poco crecidos que exigian. Así Juan Cabot pudo penetrar con mas ánimo en el vasto Océano, con la seguridad de la distancia relativamente moderada de las costas asiáticas, pues que como tales se consideraban entonces las de América; y puede admitirse como positivo que descubrió la Tierra del Labrador en 1497. No es cierto, sin embargo, que la descubriese antes, ni mucho menos en 1494, año que cita el mapa construido por él en 1544, y que es un mero error del autor ó del grabador. La inscripcion está en latin é italiano y dice vertida al castellano: «Esta tierra (el Labrador) fué descubierta por el veneciano Juan Caboto y su hijo Sebastian Caboto en el año de nuestro Señor Jesucristo MCCCCXCIV el 24 de junio por la mañana, los cuales le dieron el nombre de *Prima terra vista*, y á un gran número de islas próximas á esta tierra el de San Juan por haberlas descubierto el día de este santo. HARRISSE sin embargo dice que el número 1494 es un error de imprenta como la fecha 24 de julio, en lugar de 1497 y 24 de junio. Ricardo Hakluyt cita este mapa en sus *Voyages* que publicó en Lóndres en 1600, diciendo que se encuentra un ejemplar en la galería particular de la reina en Westminster, y que otros ejemplares se podian ver todavia en varias casas de comercio como él los vió y lleva-

(3) Véase la obra de HARRISSE. «Los de Bristol ha siete annos que cada anno an armado dos, tres, cuatro caravelas para ir á buscar la isla del Brasil y las siete ciudades con la fantasia de este Genovés.»

los 50° de latitud Norte, la escasez de víveres le obligó a poner fin a sus exploraciones y a regresar a Francia. Participó al rey el resultado de su expedición en una memoria ó carta minuciosa, fechada en Dieppe el 8 de julio de 1524, que contiene la descripción mas antigua y verídica de las costas de los Estados Unidos de la América del Norte. En esta memoria su autor se muestra excelente observador, escritor hábil y hombre instruido, conocedor de los autores clásicos y en especial de Aristóteles, al cual cita con mucha oportunidad. En aquella época no ganaba ninguna nación a los italianos, en el manejo de la pluma, ni en el ramo de marina (1).

Las complicaciones políticas en Europa, las guerras entre Francisco I y el emperador Carlos V, obligaron al gobierno francés a desistir por algun tiempo de continuar los descubrimientos empezados; hasta que en 1562 poco mas ó menos, formó Coligny el plan de fundar una colonia de hugonotes en la frontera meridional de la Carolina del Sur. El fuerte que sirvió a la colonia de núcleo, recibió el nombre de Carolina en honor del rey Carlos IX, cuyo nombre fué aplicado un siglo despues á todo el país. Al año siguiente abandonaron los colonos su proyecto; pero otros lo volvieron a continuar, bien que con malísima suerte, porque en 1565 el español Pedro Melendez exterminó a todos los colonos protestantes, con lo cual acabaron para siempre las tentativas francesas de colonización en aquel país.

Cosa de un año despues de la expedición de Verrazano, el portugués Estéban Gomez exploró la costa oriental de la América del Norte. Esta expedición merece figurar aquí, porque sus resultados completaron dignamente los trabajos del florentino. En efecto, a Gomez se debió un mapa hidrográfico de aquellas costas, que si bien se ha perdido, sirvió para otros trabajos análogos, pues que Diego Ribeiro y otros cartógrafos lo utilizaron y copiaron para el trazado de la costa desde Maryland hasta Rhode-Island. Gomez era natural de Oporto y pasó probablemente con Magallanes a España, a cuyo gobierno presentó un proyecto análogo al de este último. Habiendo sido preferido Magallanes, tomó parte en la expedición, pero tan disgustado que regresó con el buque *San Antonio* a España, sirviéndole probablemente solo de pretexto una tempestad cerca del estrecho de la Tierra del Fuego, conforme ya tuvimos ocasion de decir al hablar de la expedición de Magallanes a las Molucas. Siendo marino y cartógrafo eminente, fué nombrado uno de los peritos de la comision ó junta de Badajoz en 1524, y despues presentó el proyecto oportuno de buscar un paso entre la Florida y Terranova (ó Isla de los Bacalaos) para llegar directamente a China; es decir, en la misma region donde buscó despues tambien un paso Hernan Cortés. Allí, como en el Sur, se habia supuesto y hasta trazado en mapas un canal marítimo; y como luego fué encontrado el estrecho de Magallanes, no se dudó ya que se encontraría otro en el Norte, donde los geógrafos trazaron desde entonces cada uno su canal. Así el cosmógrafo alemán Sebastian Munster, en su edición latina de Tolomeo del año 1542, señaló un paso interoceánico que arrancaba del golfo de San Lorenzo, con la inscripción latina *per hoc fretum iter patet ad Molucas*. (Esta ruta conduce a las Molucas.)

Gomez recibió para realizar su proyecto solo una carabela de 50 toneladas y el nombramiento de piloto real, fechado en 10 de febrero de 1525. Inmediatamente se hizo a la vela desde el puerto de la Coruña, y llegado que hubo a la costa americana en la region de la Nueva Inglaterra, es decir, de

(1) La relacion original de Verrazano fué publicada por primera vez en idioma italiano en la obra inglesa de ASHER, *Henry Hudson the navigator*. London 1860, (Hakluyt Society).

Boston aproximadamente, siguió la costa hácia el Sur hasta mas allá de la bahía de Chesapeake, y regresó probablemente a fines de noviembre del año 1525 a España con un cargamento de indios apresados para con su venta como esclavos cubrir los gastos de la expedición. El país, de cuyas costas levantó con gran cuidado el plano distinguiéndose en él muy bien el rio Hudson, se llamó durante mucho tiempo Tierra de Estéban Gomez. Ribeiro inscribió en su mapa algunos datos lacónicos sobre la naturaleza del país descubierto, como: «Tierra de Estéban Gomez: la qual descubrió por mandado de su magt. el añ de 1525. ay en ella muchos árboles y frutos de los de España y muchos rovallos y salmones y sollos. no han allado oro. En toda esta costa del norte son los indios de mayor estatura que no los de sancto Domingo, ni de las otras islas, mantienen se de mais y pescado, que ay en mucha abundancia y caça de muchos venados y de otras animalias. vístense de pelijas de lobos y de rapossos y zorras.»

A estas mismas regiones septentrionales dirigió en el decenio siguiente sus exploraciones felices el arrojado marino francés Jaime Cartier (2), natural de Saint Malo, dando origen a la posterior colonización del Canadá por los franceses. Cartier hizo tres viajes a aquellos países. La primera vez salió el 20 de abril de 1534 de su ciudad natal con dos buques; llegó el 10 de mayo a Terranova, y pasando por el estrecho de Belleisle penetró en el golfo de San Lorenzo, siguiendo luego la costa occidental de Terranova en dirección Sur, pasó por delante de las islas de Cabo Breton y Príncipe Eduardo, que tomó por partes del continente, y entró en la bahía de *Chaleur* (Calor) que llamó así porque la temperatura le pareció allí mas cálida que en España. Pensó que era la embocadura del paso de un Océano al otro, pero pronto se hubo de convencer al pasar adelante de que la bahía no tenia salida y de que no era mas que un pequeño golfo formado por una costa bastante elevada. Siguió pues por la costa meridional de Anticosti en dirección Nordeste hasta el estrecho de Belleisle, y el 5 de setiembre entró otra vez en el puerto de Saint Malo despues de haber dado la vuelta casi a toda la isla de Terranova, y levantado el plano de las costas del golfo de San Lorenzo.

En 19 de mayo del año siguiente volvió a salir con tres buques para continuar sus descubrimientos en lo que llamaba la Nueva Francia, entrando otra vez por el estrecho de Belleisle, pero siguiendo desde allí la costa del Labrador en dirección Oeste. Dió fondo en el puerto de San Nicolás al Norte de Anticosti, donde permaneció hasta principios de agosto. Llamó ensenada de San Lorenzo a un punto de la costa situado mas al Oeste, y este nombre fué aplicado andando el tiempo a todo el golfo separado del Atlántico por la isla de Terranova. Los dos indios que se habia llevado en el primer viaje a Francia, le sirvieron en este de intérpretes, y dijeron a Cartier que al Oeste de la ensenada de San Lorenzo desembocaba el caudaloso rio de Hochelaga que conducía a la Tierra del Canadá. Esta noticia determinó al capitán a penetrar en el rio de San Lorenzo y echó anclas junto a una isla que llamó de Baco por las muchas vides silvestres que allí crecían. En esta isla, situada mas abajo de Quebec, tuvo una entrevista amistosa con el cacique del Canadá, de la tribu de los algonquines, que quiso disuadirle de subir mas arriba por el rio, y mucho menos hasta la aldea india de Hochelaga, probablemente para conservar el monopolio del comercio entre los extranjeros y los indios; pero las razones del cacique no hicieron mas que excitar la curiosidad del francés, el cual, queriendo conocer aquella aldea, se di-

(2) Véase: *Navigations par le Capitaine Jacques Cartier aux îles de Canada*, publicada por *d'Arzac*, Paris 1863.

rigió a ella en lanchas. En la orilla fué recibido por unos mil indios que le introdujeron en la población, rodeada de un triple círculo de empalizadas. Despues subió a una montaña poco elevada junto al rio, desde cuya cima disfrutó de una magnífica vista del país, cubierto de bosque y cortado por innumerables corrientes de agua. Esta montaña que llamó Montroyal, dió despues su nombre, trasformado en Montreal, a la ciudad mas populosa del Canadá. Mas abajo de la población india encontró Cartier un puerto a propósito para invernar; allí echó anclas y permaneció con sus buques hasta el 6 de mayo de 1536, porque el frio era tan intenso, que desde mediados de noviembre hasta mediados de marzo estuvieron los buques presos en el hielo que al rededor de ellos alcanzaba dos brazas de grueso, mientras el escorbuto a bordo causaba muchas víctimas. Supo Cartier de los indios que mas arriba de la ciudad habia varios lagos muy grandes, siendo esta la primera noticia de la serie de lagos del Canadá cuyo desagüe natural es el rio de San Lorenzo. El viaje de regreso se hizo rápidamente y con toda felicidad, dando fondo la escuadra en el puerto de Saint Malo el 6 de julio.

Los resultados de las dos expediciones se hallan trazados en un mapa construido en el año 1542, en el reinado todavia de Francisco I, y publicado por Jomard en su colección de mapas de la Edad Media (1), con el título de: «Mapa de un piloto de Enrique II de Francia.»

Las penalidades que los expedicionarios hubieron de sufrir, especialmente durante el invierno en aquel clima cruel, juntamente con la falta de metales preciosos que eran el móvil principal de todas las empresas de descubrimientos, hicieron que se enfriara durante algunos años el entusiasmo por establecer colonias en aquellas regiones y que no se repitieran las expediciones, hasta que en 1541 pudo Cartier encontrar recursos para reanudar sus tareas.

Un noble rico francés, Francisco de la Roque, señor de Roberval, se encargó de fundar a sus expensas una colonia a orillas del rio descubierto por Cartier, a cuyo fin se hizo dar aquel país en feudo por la corona de Francia. Para realizar su idea contaba con el marino descubridor; pero no supo ó no quiso concertarse con él para formar juntos un plan de campaña bien meditado y fijo. Así fué que cuando el señor de Roberval estaba todavia haciendo preparativos, que le entretuvieron en las playas de Honfleur hasta muy entrado el verano de 1542, para embarcar cañones y municiones, salió Cartier de Saint Malo el 23 de mayo del año 1541; de modo que las dos expediciones salieron separadamente sin haber convenido siquiera en un punto de reunion. Cartier estableció una colonia ó factoría en la comarca donde hoy está Quebec, y aprovechó el resto de la estacion favorable para explorar con sus lanchas las cascadas del rio mas arriba de Montreal. Despues inverno y aguardó al año siguiente, hasta el mes de julio probablemente, la llegada de la expedición de Roberval; pero como esta tardara y las provisiones se fueran acabando, resolvió volver a su país. Cerca de Terranova encontró a Roberval con sus buques; pero no sintiendo ningun deseo de regresar a la colonia abandonada, siguió su rumbo sin acercarse a Roberval, cuya incapacidad solo le prometía disgustos y adversidades. Roberval, con 200 colonos que llevaba, se estableció en el punto elegido por Cartier, y construyó allí un fuerte que llamó Francero, con almacenes, molino y horno grande de pan cocer, pero sin provisiones, sin trigo que moler y sin harina para hacer pan (2). Una tercera parte de los colonos murió en el primer

(1) Véase *Monuments de la géographie*.

(2) Véase la obra de FRANCIS PARKMAN: «Las avanzadas francesas en el Nuevo Mundo.»

invierno; y como el año siguiente no se presentó mejor, decidió el rey Francisco I hacer regresar a los directores de la empresa y enviar a Cartier a buscar a los últimos colonos en el año 1544.

Así quedó abandonada la idea hasta que a principios del siglo XVII Samuel de Champlain, tan incansable como previsora y circunspecto, fundó colonias francesas permanentes en el Canadá y fué el primero que llegó a los grandes lagos. Los trabajos de este hombre, que murió en 1635, salen del cuadro de esta obra y pertenecen a la historia de las colonias norte-americanas.

3.—Las tentativas inglesas para descubrir un paso por el Noroeste.

Desde las exploraciones de Sebastian Cabot no se hicieron en Inglaterra nuevas tentativas para encontrar un paso por el Noroeste, hasta el año 1527. En este año se ofreció a buscar un camino para la China directamente por el polo Roberto Thorne, hijo de uno de los primeros compañeros de viaje de Cabot, que decia que de todas las potencias de Europa la Inglaterra era la mas indicada por su situación geográfica para resolver el problema del paso del Noroeste. Enrique VIII se encargó en efecto de una parte del gasto, y Thorne pudo partir con dos buques en mayo de 1527; pero regresó sin haber conseguido ningun resultado.

Así pasaron 50 años, sin que se renovara ninguna tentativa en esta dirección hasta que en el reinado de Isabel volvió a despertarse un espíritu enérgico de empresa y a manifestarse en una serie de expediciones que se sucedieron durante mas de medio siglo, desde 1576 hasta 1632. Estas expediciones si no consiguieron su objeto principal, contribuyeron notablemente al conocimiento exacto de las costas norte-americanas, y a crear por otro lado una marina brillante y práctica en las situaciones mas difíciles, y por lo mismo al fomento del poder marítimo de Inglaterra. El pueblo inglés lo comprendió así desde luego, y favoreció las expediciones al Noroeste, que siempre encontraron protectores opulentos y patrióticos, que se encargaron gustosamente de los gastos.

El teatro principal de estas empresas era el Oeste de Groenlandia, donde los golfos de Baffin y de Frobisher, y los estrechos de Hudson y Davis immortalizan los nombres de los héroes que en aquella época levantaron allí tan alto el renombre de la marina inglesa. La navegación en estas regiones árticas es peligrosísima y durante la mayor parte del año materialmente imposible, ya por las nieblas densísimas y frecuentes que no dejan divisar los objetos mas próximos y mucho menos las costas, ya principalmente por las masas de hielo que cierran los muchos y angostos pasos, y no permiten acercarse a las costas, de las cuales raras veces se desprenden ni aun en el corazón del verano polar. Además, cuando ocurren estos desprendimientos, los inmensos bancos y montañas flotantes y fantásticas de hielo en aquella parte del año amenazan aplastar los buques como obra pigmea del hombre entre sus formidables masas, cuando se aglomeran y entrechocan hasta por entre los pasos mas anchurosos como los de Hudson, de Lancaster y de Smith, en su camino al Océano, a donde los atrae la especie de corriente que origina la rápida bajada del fondo del Atlántico en las costas norte-americanas. Si esto sucede en los citados pasos, en otros puntos suelen cerrar completamente el camino amontonándose en la corta época del deshielo, como sucede en la parte central del estrecho de Davis y del golfo de Baffin, donde pocas veces logran penetrar los buques de los atrevidos exploradores. Todo esto explica los rumbos diferentes, en apariencia fantásticos y sin plan seguidos por los mejores marinos en estas regiones, ora huyendo a toda prisa de gigan-

ban la inscripción: «Anno Domini 1497.» Por otra parte Ruy Gonzalez de Puebla escribía en 21 de enero de 1496 á España que alguien había propuesto al rey de Inglaterra una empresa análoga á la de Cristóbal Colon, para encontrar un nuevo camino á la India; y 9 semanas despues hicieron saber los reyes Fernando é Isabel al rey Enrique de Inglaterra que las expediciones proyectadas por Enrique eran contrarias á los privilegios de las coronas de España y Portugal sancionados por el pacto de division de 1494. Del lenguaje de esta comunicacion se infiere que el proyecto de que trata era entonces una cosa completamente nueva, que se estaba todavía á tiempo de impedir. Si Cabot hubiese hecho el descubrimiento dos años antes, los preparativos de la nueva expedicion no habrian provocado semejante reclamacion diplomática.

El hecho fué que antes de llegar la citada protesta ó reclamacion de España al gobierno inglés había aceptado ya el rey Enrique VII en una real órden del 5 de marzo de 1496 el plan de Cabot, autorizando á este para navegar con cinco buques bajo el pabellon inglés y buscar, descubrir y explorar cualesquiera tierras de gentiles no conocidas todavía en las direcciones Oeste, Este y Norte, y en cualquiera parte del mundo.

Por otro lado se mencionan descubrimientos hechos, á contar desde la segunda mitad del año 1497; porque en 10 de agosto de este mismo año recibió Cabot á su regreso de la costa de América una recompensa del rey consistente en diez libras esterlinas; y en 3 de febrero de 1498 escribió el canciller del rey á Cabot que quedaba autorizado á conducir buques á las islas y á los países recientemente descubiertos. Finalmente refiere tambien Pedro de Ayala con fecha 25 de julio de 1498, que el año anterior, es decir, en 1497, gente de Bristol había descubierto tierras en el Oeste. Queda pues solo el año 1497 en que pudo hacerse el descubrimiento.

Cabot descubrió una tierra el día de San Juan, probablemente la del Labrador, cuya costa siguió en direccion Nordeste hasta que los témpanos de hielo flotantes que la corriente empujaba hácia sus buques le obligaron á volver atrás; y como á principios de agosto estuvo ya de regreso en Bristol, no podía haber seguido á lo largo del continente americano hasta la Florida, como han querido sostener varios autores. Ribeiro designó en su mapa del año 1529 el Labrador terminantemente como descubierto por ingleses, mientras en el mismo mapa presenta á Cortereal como descubridor de Terranova que llama «Tierra de los Bacalao», de la Nueva Escocia y de la isla de Cabo Breton, á que dió el nombre de «Tierra de los Bretones.» Muchos autores contemporáneos confirman tambien que Cabot siguió el rumbo del Noroeste al Asia, y que no se dirigió al Sudoeste. Hasta 47 años despues no dió Cabot en su mapamundi el nombre de *Prima terra vista* al país detrás de Terranova junto al rio de San Lorenzo, cuando ya aquellas comarcas parecieron adquirir importancia á consecuencia de los viajes de Cartier; como si hubiese querido hacer resaltar por medio de esta falsificacion tardía el derecho de prioridad de los ingleses á las citadas comarcas. Si hubiese penetrado Cabot en el golfo de San Lorenzo en el año 1497, habria conocido indefectiblemente tambien que Terranova es una isla, y por el contrario figura en todos los mapas hasta el año 1540 como continente. Además se conoce por los mismos nombres que Cabot inscribió en 1544 en su mapa junto al rio de San Lorenzo que aprovechó los descubrimientos franceses mas recientes.

Es posible que descubriera á su regreso las riquísimas pesquerías del banco de Terranova, porque á contar desde el principio del siglo XVI se reunieron allí buques pescadores

normandos, vascongados y portugueses, y de estos últimos recibió la costa situada enfrente el nombre de Tierra del Bacalao. Cabot fué indudablemente el primer europeo que vió el continente americano.

A su regreso á Inglaterra fué recibido brillantemente; y al año siguiente pudo hacerse otra vez á la mar con cinco ó seis buques y la correspondiente patente real, habiendo contribuido el rey además al armamento y gastos con 110 libras esterlinas, suma insignificante hoy, pero que en aquella época no era despreciable. No se sabe qué resultados consiguió esta expedicion, aunque es permitido suponer que debió de extenderse el nuevo descubrimiento en direccion SO. hasta el Cabo Hatteras, á juzgar por las banderolas inglesas en el mapa de Juan de la Cosa del año 1500. Por lo demás, este fué el último viaje de Cabot padre.

Desde entonces siguió el hijo Sebastian las huellas de su padre; pero de genio mas voluble, no persiguió como este un objeto principal con la constancia invariable que es la única que conduce á resultados positivos. Emprendió diferentes proyectos y ofreció sus servicios á todos los países y monarcas que podian prestarse á sus planes. Un solo viaje hizo al Noroeste, probablemente en 1503; pero de este viaje únicamente se ha conservado en la Crónica de Roberto Fabian, la noticia de que trajo de las islas recién descubiertas algunos indígenas salvajes, vestidos de pieles, que comian carne cruda y cuyo idioma nadie comprendió.

Muerto el rey Enrique VII en 1509, pasó Sebastian, acaso en 1512, al servicio de España en calidad de capitán con el sueldo de 50,000 maravedis. Es dudoso que figurara en el Consejo de Indias y que tuviera voto en él, pues su nombre no consta en las listas que se han conservado de esta corporacion, pero despues fué consultado con los demás cosmógrafos nombrados para probar y defender los derechos de la corona de España á las islas Molucas. Tambien fué nombrado jefe de una expedicion que se proyectó enviar al Noroeste en el año 1516, pero no se realizó esta expedicion por la muerte del rey Fernando ocurrida al principio de aquel año. Sebastian Cabot volvió á Inglaterra para hacer la expedicion bajo los auspicios ingleses, pero tampoco lo consiguió á causa de la irresolucion del vice-almirante Tomás Pert en 1517.

Sabiendo entonces que el nuevo y joven soberano Carlos había pasado á España para empuñar el cetro, apresuróse á ofrecerle sus servicios, y fué efectivamente nombrado piloto mayor con 125,000 maravedis (300 ducados) de sueldo, lo cual no impidió que en 1519 se hallara otra vez, bien que solo por poco tiempo, en Inglaterra.

De las relaciones y comunicaciones del embajador veneciano Contarini resulta que por el año 1522 ofreció Cabot sus servicios, aunque secretamente, á la república de Venecia, para descubrir un camino á la China por el Noroeste, porque conocida ya desde la primera circumnavegacion de nuestro globo, la grandísima extension del Océano al Oeste del Nuevo Mundo, no dudaba nadie que existía un paso navegable por el Norte de América para ir al Asia.

El senado de Venecia tuvo el buen acierto de aplazar su decision y dar largas al asunto hasta que finalmente cayó en olvido (1). Cabot obtuvo á la sazón del gobierno español el mando de una expedicion mayor, con órden de seguir la ruta de Magallanes, penetrar en el Pacífico é ir hasta las Molucas. Esta empresa, que duró desde el año 1526 hasta 1530, fracasó completamente: Cabot solo llegó hasta el rio de la Plata; y habiéndosele atribuido toda la culpa del fracaso, fué preso á su vuelta y desterrado despues, en 1532, por dos

(1) Esta correspondencia se encuentra en la obra de Harris.

años á Oran en la costa de Africa, bien que el rey Carlos I le indultó al año siguiente.

A fines del año 1547 salió Cabot de España sin renunciar por eso á sus honores ni á la pension que disfrutaba, y se puso al servicio de Inglaterra tambien en calidad de piloto mayor con el sueldo de 166 libras esterlinas anuales. Reclamó repetidas veces el rey de España, pero el consejo de la corona de Inglaterra declaró que Cabot era súbdito del rey, y que nadie tenía derecho para obligarle á abandonar el territorio inglés. Mientras se valia por un lado de la proteccion de Inglaterra y aprovechaba sus donativos y sueldo, no tuvo por otro lado escrúpulo de ofrecer de nuevo sus servicios en agosto de 1551 á Venecia para conducir una escuadra á China por una ruta de que solo él tenía el secreto. Este secreto ya no debió de consistir en el camino del Noroeste, porque poco despues fué encargado de la direccion de los buques que se estaban habilitando para explorar por primera vez la ruta Nordeste por el Norte de Europa y Asia á China.

No se sabe cuándo y dónde murió Sebastian Cabot, aunque es probable que no viviera mas allá del año 1557. A pesar de haber pasado la segunda mitad de su vida agitada y aventurera en proyectos, que sin detenerse en escrúpulos de justicia ni de delicadeza propuso á tres países distintos, no se le puede negar el mérito de haber sabido entusiasmar á la nacion inglesa por las expediciones de descubrimiento y haber sido con esto el fundador del poder marítimo de Inglaterra. Los dos Cabot padre é hijo, son los primeros que propusieron buscar un camino á la China y la India por las regiones árticas; y en las expediciones hechas bajo los auspicios de la reina Isabel en direccion Oeste y Noroeste se fundan las pretensiones de la corona de Inglaterra á sus dilatados dominios en América.

2.—Los viajes de los portugueses, italianos y franceses en direccion Noroeste.

Al mismo tiempo que las de Juan Cabot se hicieron desde Portugal algunas tentativas para penetrar en direccion Noroeste por los dos hermanos Gaspar y Miguel Cortereal, pero de sus atrevidos viajes solo se han conservado por desgracia noticias vagas. Parece que la primera tentativa fué hecha sin resultado por Gaspar, ya antes del año 1500. En este año efectuó una segunda expedicion con varios buques y llegó hasta la costa del Labrador que reconoció como parte de un continente, el cual segun las ideas y conocimientos dominantes entonces, no podía ser sino el Asia; pero los hielos le hicieron retroceder hasta á las rocas de Terranova. La tierra descubierta por Cortereal se encuentra trazada en los mapas antiguos entre los 50 y 53° de latitud Norte.

Al año siguiente volvió Gaspar á salir al mar en la primera con tres buques para continuar sus descubrimientos, pero no regresó. Desde las playas á donde había llegado, y que acaso fueron las de la Nueva Escocia, cubiertas de bosques y montañas, ó las de la Nueva Inglaterra, envió dos buques con un número de indios que había arrebatado á su país. Estos buques llegaron uno el 8 y el otro el 11 de octubre á Lisboa, pero ni de Cortereal ni del buque que le quedaba volvió á saberse. Esto determinó á su hermano Miguel á ir en su busca al año siguiente, es decir, en 1502, tambien con tres buques, y llegó asimismo á las costas del continente al Noroeste, pero tampoco volvió. Para saber lo que había sido de los dos hermanos envió el rey D. Manuel de Portugal dos buques en el año 1503, pero fué inútil; jamás se supo nada de la suerte de los Cortereal, y con su desaparicion terminaron las tentativas portuguesas para encontrar un paso á la India por el Noroeste. Pasaron 20 años antes de que

ningun otro gobierno ni particular hicieran nuevos esfuerzos en este sentido.

Cuando á consecuencia del primer viaje de circumnavegacion se reconoció que la América era un continente aparte y cuando el gobierno español encargó á Hernán Cortés buscar un paso marítimo entre los dos Océanos, el Atlántico y el Pacífico, separados por el Nuevo Mundo, Francisco I de Francia, rival de Carlos de España en el campo político, quiso tambien rivalizar con él en los descubrimientos marítimos, y solo aguardaba para esto una ocasion favorable y que prometiera un buen éxito. Desde el año 1504 habían ido buques bretones á pescar en los bancos de Terranova, pero los patrones de estos buques no podían encargarse de ninguna expedicion científica, como descubrir nuevas tierras, levantar planos de costas y trazar en los mapas derroteros; para esto era menester encontrar marinos instruidos y prácticos. Como en España Colon, y en Inglaterra Cabot, fué tambien en Francia un italiano, Juan di Verrazzano, natural de Florencia, el que se ofreció como director de la expedicion francesa para buscar una nueva ruta á la China. Pertenece pues á los hijos de Italia, genoveses, venecianos, florentinos el primer lugar entre los que enseñaron á las naciones occidentales de Europa las rutas marítimas al través del Océano.

Verrazzano se ofreció á enseñar á los franceses el camino para la China (1). El rey Francisco I aceptó el ofrecimiento; mandó armar y disponer cuatro buques para esta empresa, y con ellos se hizo á la vela desde el puerto de Dieppe Verrazzano á fines del año 1523. Dos buques se estrellaron en un temporal contra la costa de Bretaña; otro se perdió en un encuentro con los españoles cerca de la isla de la Madera, y con el último buque que le quedaba, el *Delfin*, el capitán florentino que se había refugiado en un solitario peñasco junto á la isla de la Madera, se lanzó al través del Atlántico el 17 de enero de 1524 hasta que, despues de una navegacion regular, tocó tierra en un punto de la costa situado á los 34° de latitud Norte, donde hoy se halla con corta diferencia la ciudad norte-americana de Wilmington. No encontrando puerto, siguió esta costa llana unas 50 leguas marinas (20 al grado), hácia el Sur y despues volvió atrás hácia el Norte hasta los 50° de latitud. Desde la region de las palmeras que había tocado en el extremo Sur de su viaje hasta los bosques monótonos y frios de abetos y pinos del Norte, entró en relaciones amistosas con los indígenas, porque á fin de levantar el plano de la costa, navegó solo de día, y de noche dió fondo. Descubrió la desembocadura del rio Hudson, cuya profundidad permitía la entrada á buques de mucho calado; subió en lancha un gran trecho por este rio magnífico; luego siguió la costa en direccion Nordeste, observando su carácter cada vez mas montuoso y clima mas frío; descubrió despues á Rhode-Island que comparó con la isla de Rodas, y mas lejos encontró indios, cazadores nómadas, de mayor estatura que los europeos, de tez mas clara que sus vecinos meridionales, que usaban adornos de cobre en lugar de oro. Echó anclas en la bahía de Narragaset, muy bien descrita en su relacion, y á la cual situa acertadamente en la misma latitud que Roma, observando con razon que el clima es mucho mas frío que en Italia. Mas al Norte se presentó el país mas montuoso y mas áspero, y los naturales mas salvajes é inhospitalarios. Penetró algunas leguas en el interior á la cabeza de una seccion de hombres armados, y encontró las costas accidentadas, peñascosas, con muchas abras, islas y arrecifes que le parecieron muy semejantes á las de Dalmacia. Pasados

(1) Mia intenzione era di pervenire in questa navigazione al Cathaj allo estremo oriente dell Asia (ASHER, *Henry Hudson the navigator*, Londres 1860, pág. 224).