

BOLETÍN

DE LA

SOCIEDAD GEOGRÁFICA DE MADRID.

ISLAS VITI Y ROTUMA.

I.

La expedición marítima que en 1605 dirigió el capitán Pedro Fernández de Quirós tuvo por campo de sus descubrimientos la zona del Pacífico Meridional comprendida entre los paralelos 10 y 25. Desde el puerto del Callao hizo rumbo al SO., y vistas las primeras islas, que fueron las más orientales del Archipiélago Tuamotu, subió hacia el NO. por los mares que bañan los grupos de Tahiti y Manihiki; pero los errores tan frecuentes en que solían incurrir los marinos de aquella época al estimar situaciones y distancias, hacen punto menos que imposible precisar con exactitud el camino que siguió y establecer justa correspondencia entre las islas entonces descubiertas y las que hoy conocemos con nombres distintos de los que recibieron en los siglos XVI y XVII. De suerte que, si bien puede asegurarse que pasó Quirós entre los grupos de Tokelau y Ellice al N., y Samoa, Tonga y Viti al S., no es tan llano averiguar si bajó hasta la latitud de las Viti septentrionales, ó avistó, por lo menos, la isla de *Rotuma*, como algunos suponen, dando por cierto que es la Taumago ó Taumako de Quirós, sin parar atención en que así éste como Vaez de Torres y Leza la sitúan en los 10°, 10° 10' ó 10° 20' de latitud S. (más de dos grados al N. de *Rotuma*), y á muy corta distancia de la isla de Santa Cruz.

No es difícil, antes al contrario, parécenos muy probable que los navegantes españoles de los siglos XVI y XVII, en sus frecuentes viajes desde las costas occidentales de América á las islas del SE. de Asia, y viceversa, vieran algunas de las *Viti*; pero como no hay, ó mejor dicho, no conocemos al presente documento histórico que nos permita asignar con toda certeza la gloria del descubrimiento del Archipiélago Vitiano á nuestros marinos, consévala íntegra Abel Tasman que las avistó en 1643 y las puso por nombre *Islas del Principe Guillermo*. Ciento treinta años después reconoció Cook parte del Archipiélago; en 1789 el capitán Bligh, abandonado en una chalupa por los amotinados del *Bounty*, atravesó la parte SO. del grupo; el *Duff* las visitó en 1797, y hacia 1806 traficantes europeos y asiáticos inauguraron relaciones mercantiles con los indígenas vitianos que entregaban madera de sándalo, conchas de tortuga y arrow-root á cambio de herramientas, telas pintadas y otras bagatelas. Pero estas islas no fueron bien conocidas hasta después de los viajes de Dumont d'Urville, que las visitó en Mayo de 1827; del capitán americano Wilkes (1) que recogió interesante caudal de noticias en 1840; del capitán inglés Denham que durante diez años cruzó, en el *Herald*, el Pacífico Meridional; y del capitán Erskine, que reconoció y estudió el Archipiélago en 1849, á bordo del *Havannah* (2).

II.

El Archipiélago *Viti*, (*Fiyi*, *Fidji*, *Fidchi*) (3), está situado entre los 195° y 199° 40' de longitud de Hierro (174° 30' y

(1) *Wilkes and Hale: The United States Expedition; 1838-42.—Wilkes; Narrative of the United-States exploring Expedition; Philadelphia, 1844.*

(2) *J. Elphinstone Erskine. Journal of a cruise among the Islands of the Western Pacific. London, 1853.*

(3) Según M. Gaimard, uno de los naturalistas de la expedición del *Astrolabe* (*Dumont d'Urville, Relation histor. IV, 699*), la isla que ha dado nombre á todo el Archipiélago es la que los indígenas denominan *Viti-Levu*, = *Viti* la grande, y ellos mismos se llaman *Kai Viti*, = hombres de *Viti*.

179° 10' E. de París; 176° 50' E. y 178° 30' O. de Greenwich) y los 16° y 19° 10' de latitud S. (1). Sus islas é islotes, que son más de doscientos, y ocupan una extensión territorial de 20.801 kilómetros cuadrados, pueden agruparse, para su mejor estudio, en la forma siguiente:

1.° *Grupo Viti*.—La isla *Viti-levu*, = *Viti* la grande, la mayor del Archipiélago (11.600 km² y 50.000 habitantes), y que le ha dado nombre, es una isla de forma casi circular, alta y montuosa, de suelo volcánico, pero muy feraz y propio para el cultivo de todas las plantas tropicales. La surcan numerosos arroyos y ríos, entre los cuales es el más importante por su curso y caudal de agua el río *Reua*, que desemboca en la costa SE. En sus orillas se cultivan el café y la caña de azúcar, y los prados inmediatos pueden mantener numeroso ganado lanar y vacuno. Los mejores puertos ó fondeaderos son *Granby* al S., y *Suva* al SE., capital de la colonia, inmediata al desagüe del *Reua*. El interior* es muy poco conocido. *Mbau*, separada de *Viti-levu* por un estrecho canal, y situada al N. del brazo superior del *Reua*, fué residencia del poderoso jefe *Zakombau*. En 1879 reinaba el más joven de sus hijos, *Ratu Abel*.

Ovalau, al E. de *Viti-levu*. En su costa oriental está *Levuka*, antigua capital, construida á orilla del mar y al pie de una montaña.

Moturiki, al SO. de *Ovalau*,

Mambualau, islote bajo, al E. de *Mbau*.

Vatulele, al S. de *Viti-levu*, isla baja y cubierta de palmeras que se elevan entre espesas malezas.

Bega ó *Mbenga*, al E. de *Vatulele*.

2.° *Grupo Yasaua*.—Al NO. de *Viti-levu*. Las islas mayores son: *Yasaua*, *Naviti* y *Uaya*.

3.° *Grupo Vanua*.—La isla *Vanua-levu*, de forma muy irregular, es la segunda en extensión del Archipiélago (6.406 kilómetros cuadrados con los islotes adyacentes). En la costa Sur está la bahía *Savu Savu*, de unas 10 millas de extensión,

(1) Dista este Archipiélago 1.770 kilómetros de Nueva-Zelanda, 440 de Tonga, 3.100 de Sidney, 3.900 de Melbourne, 1.200 de Nueva Caledonia, y 7.300 de Manila

é inmediatos al E. algunos fondeaderos bien abrigados. En la misma costa hay tres fuentes de agua hirviente, casi siempre en actividad. En el extremo SO. la bahía y aldea de *Bua* ó *Mbua*, residencia del jefe más poderoso de la isla. Al N. y O. la rodean numerosos islotes y arrecifes. Su población se calcula en 30.000 almas.

Taviuni ó *Vuna*, al E. de *Vanua levu*, de la cual la separa el canal de *Somo Somo*, es isla muy fértil. Desde la costa, el suelo se va elevando en suaves pendientes hacia el interior hasta una altura de 600 m. Según informes de los indígenas, existe en el centro un lago grande y profundo, y en el SE. se hañ visto varias cascadas.

Kamia ó *Qamea* y *Laucala*, al E. de *Taviuni*, y *Rabe*, al N., son islas poco importantes.

Cikobia, *Chicodea* ó *Tsikombia*, al N. del cabo *Udu* de *Vanua*, es la más septentrional del Archipiélago.

4.º *Grupo Ringgold*.—Formado por varios islotes que, como la mayor parte de los del Archipiélago, son bajos y de acceso difícil, á causa del gran número de escollos que los rodean.

5.º *Grupo Exploring*.—Son las principales islas de este grupo *Vanua Balavu*, que es la mayor; *Ueilagilala* ó *Yalangalala*, al N.; *Naituba*, al SO. de la anterior, y *Kanatea* ó *Kanacea*, frente á la costa occidental de *Vanua Balavu*.

6.º *Grupo Lakeba*.—Separado del anterior por el paso del mismo nombre y poblada por 2.000 habitantes. Entre sus islas pueden mencionarse, de N. á S.: *Lakeba*, rodeada de arrecifes de coral; *Oneata*, notable por sus cerdos y cocoteros; *Moza*, separada de la anterior por el canal que Wilkes denominó *Paso de Oneata*; *Komo*, habitada por gentes muy miserables, y por último, *Namuca*, *Kabara*, *Fulanga*, *Ogea levu* y *Ogea riki*. Entre estas dos últimas hay un islote que no figura en las cartas.

7.º *Grupo central*.—Las mayores islas de este grupo son: *Goro* ó *Koro* al N., que da nombre al mar central; *Nairai* y *Gau* en el medio; *Moala*, *Totoya* y *Matuku* al Sur *Gau* ó *Angau*, que es la mayor, tiene 149 km² de extensión.

8.º *Grupo Kandavu*.—La isla principal, de 535 km², que da nombre al grupo, está constituida por dos penínsulas que enlaza el istmo *Tavuki*, donde la cadena de montañas que forma la arista central de la isla, baja y desaparece por completo. En el extremo O. descuella el monte *Washington* ó *Mbukelevu*, de 838 m. de altitud, cuyo flanco occidental termina en el cabo del mismo nombre. La bahía *Ngaloa*, al S. del istmo, es el mejor fondeadero del Archipiélago, y en ella hacen escala los *steamers* ó vapores de la línea de San Francisco-Australia. En la costa S. hay mucho bosque; más hierbas y arbustos que árboles al N., y al NE. son numerosos los islotes y rocas circundados de un arrecife de coral, llamado el *Astrolabe* (1), que se prolonga hácia el N., y forma el peligroso grupo de las rocas *Alacrity*, delante de la costa NO. de *Ono*.

Ono ó *Umbenga*, al NE. de *Kandavu*, isla redonda, con un monte llamado *Mbuabu*, que se eleva á 353 m. sobre el nivel del mar.

Blunt ó *Mbubia*, con una aldea y algun cultivo en la costa meridional.

May ó *Yankuve* y otras deshabitadas al E. y NE. de *Ono* (2).

III.

El clima, bastante cálido, debilita á los europeos, pero no puede calificarse de insalubre. Las fiebres perniciosas, tan comunes en los países tropicales, son raras en este archipié-

(1) Porque en él naufragó el *Astrolabe* en la noche del 5 de Junio de 1827.

(2) *Hydrographic Notice*; London, 1876, 1877.—Remarques sur les îles Fidji; *Annales hydrographiques*; Paris, 1879.—Iles Viti ou Fidji: *Annales hydrographiques*; Paris, 1879.—Viaggio di Giovanni Branchi alle Figi (1874); *Cosmos* di Guido Cora, tomo v. 1878-79-80.—Les îles sous le vent, Samoa, Wallis, Fiji etc.; Rapport adressé au Ministre de la Marine par M. Parrayon; *Revue maritime et coloniale*, Paris, 1881, tomo LXVIII.—*Behm und Wagner*: Die Bevölkerung der Erde, vi, 1880.—Notices sur les colonies anglaises: *Revue maritime*; tomo LXXI; 1881.—Chart of Viti Group, or Feejee islands, by the U.S. Expedition, Ch. Wilkes.—L. Forbes: Two years in Fiji: a descriptive Narrative of a Residence in the Fijian group of islands: London, 1875.—Dr. V. de Rochas: Les Iles Viti; *Annales des Voyages*; Abril, 1861.

lago, aun en las inmediaciones de lugares pantanosos; en cambio, son frecuentes los casos de reumatismo, y el sarampión, importado por buques de guerra ingleses procedentes de Australia, causa numerosas víctimas en la población indígena. Durante el verano soplan violentos huracanes, principalmente en la región oriental: *meses de los huracanes* denominan á Febrero y Marzo los navegantes que cruzan aquellos mares.

La temperatura media diurna es de 75° á 80° F. (24° á 26° 30' C.); la máxima de 97° F. (36° C.), y la mínima de 55° F. (13° C.) Se calcula en 100 á 110 pulgadas la lluvia que cae anualmente (1).

Las grandes islas, situadas al N., y O., presentan todos los caracteres propios de tierras ígneas ó volcánicas. En *Vanua levu* y *Viti-levu* se alzan pintorescas y elevadas cumbres sobre suelo de roca que cubre una especie de humus amarillento, muy profundo, y de excelentes condiciones para la vegetación. No existe ningún cráter en actividad; pero son frecuentes los temblores de tierra, especialmente en verano, y hay fuentes termales, como las de *Savu Savu*, donde brota el agua á modo de *geyser* ó surtidor hasta una altura de 3 ó 4 m.

Los islotes que circundan las islas occidentales, algunos del centro y la mayor parte de los de Levante, sobresalen apenas de la superficie de las aguas, y asentados sobre bancos de coral, rodeados de anillos y bandas de arrecifes madreporicos que dificultan el acceso á sus costas, revelan cuán activa parte toman los zoófitos en la formación de estas tierras (2).

(1) *R. Langley: the Climate of Fiji; Quarterly Journal of the Meteorological Society of London; 1877, Enero.*

Según datos del Observatorio meteorológico recientemente establecido en *Vanua levu*, y publicados en el periódico de Lóndres *The Colonies and India*, núm 488, en 1880 señaló el termómetro centígrado á la sombra una temperatura media de 26°,06, máxima de 33°,89 y mínima de 15°. Durante todo el año se recogieron 2.936 milímetros de agua; el mes más lluvioso fué Marzo, al que corresponden 198 milímetros.

(2) La que los geólogos llaman formación madreporica comprende gran número de islas, arrecifes, bancos y escollos de caliza procedente de políperos de *Madrépora*, *Dendrofilia*, *Astrea* y *Meandrina*, especies de la *Cariofilia*. Esta, de estructura

IV.

Prosperan en las islas *Viti* casi todas las plantas tropicales, distinguiéndose *Vanua levu* por su fertilidad y riqueza botá-

análoga á la *Actinia* ó *Anémona de mar*, tipo del pólipo de coral, tiene la propiedad de apoderarse del carbonato de cal contenido en las aguas marinas y depositarlo en sus tejidos que se calcifican lentamente, convirtiéndose el animal en un verdadero esqueleto que se reproduce ó divide en fragmentos, y da origen á innumerables pólipos que, á su vez, se dividen ó reproducen también. Al morir el animal queda la masa pétreo que formaba el dermatoesqueleto, y agregándose continuamente unas á otras nuevas generaciones y nuevas masas, se sobreponen con regularidad á modo de materiales de un edificio que fuera elevándose hacia la superficie del mar. Así forman los corales arrecifes semejantes á barreras que rodean, á cierta distancia, las costas de islas y continentes, y otros de menor extensión, llamados arrecifes en *franja* (bancos de coral), tan próximos á las costas que apenas dejan el espacio necesario para la formación de un canal de tranquilas aguas. Unos y otros son muy comunes en las islas *Viti* y demás archipiélagos de la Polinesia.

Es opinión muy admitida que los pólipos constructores de coral no pueden vivir en grandes profundidades, porque sólo en regiones próximas á la superficie de las aguas encuentran los elementos necesarios á su existencia y multiplicación. Y con este dato, y el hecho reconocido de que el fondo de los mares está sujeto á depresiones y levantamientos, ha desenvuelto Darwin su famosa teoría de la formación de las islas de coral. Viven los pólipos de coral en la región comprendida, próximamente, entre los 30° de latitud N. y S., limitada, según Dana, por la línea isoterma de 68°, ó sea por los lugares en que la temperatura del mes más frío del año no baja de 20° centígrados. Fijan sus construcciones alrededor de islas escarpadas, y descenden hasta el límite á que pueden llegar con vida, ascendiendo al mismo tiempo hacia la superficie del mar donde forman los arrecifes en *franja*. Si la isla se hunde lentamente, los pólipos se elevan, tendiendo á mantenerse en la superficie, y como las condiciones necesarias para la vida animal son más favorables en la parte exterior del arrecife expuesta al choque de las olas, crece esta con más rapidez que la interna, donde los detritus procedentes de la isla contrarían el desarrollo del coral, y llega á elevarse sobre el nivel de las aguas, formando el arrecife *barrera* separado de la isla por una depresión y un canal, tanto más profundos, cuanto mayores sean los obstáculos que se oponen al crecimiento de los corales hacia el lado de la isla. Si esta continúa descendiendo, suben aquellos gradualmente, y cuando la tierra desaparece queda un anillo de corales, regular ó irregular, y cortado ó no por canales que dan acceso á un lago interior; convirtiéndose así el arrecife *barrera* en isla de coral ó *attoll* (a). Después el oleaje desmenuza y labra la roca caliza, los vientos llevan y depositan semillas, crecen hierbas y arbustos donde encuentran

(a) La palabra *attoll*, *atoll* ó *atollon* deriva, según unos, de la latina *attollo*. Según otros, es la voz con que en el idioma de las islas Maldivas se designan los diversos grupos de islotes que forman este Archipiélago, y por extensión se aplica el vocablo á las islas de formación coralífera.

nica, y *Ovalau* por sus hermosos bosques. Entre los árboles más comunes, ó de mayor utilidad, mencionaremos, además de los innumerables cocoteros que crecen espontáneamente en los terrenos madreporicos, el *tamanu* (*Calophyllum spectabile*), que se da en las regiones bajas; el *vesi* (*Afzelia bijuga*), de madera oscura muy resistente; el *dakua* (*Dammara vitienensis*), análogo al *kauri* de Nueva Zelanda; el *delo* ó *andelo* (*Calophyllum inophyllum*), de fibra más dura que la caoba, el *pandanus*, el castaño de Haiti, el manzano *pau pau*, el manzano malayo, el naranjo amargo y la palmera baja. Hay nueve variedades de árbol del pan, seis de banano, tres de llantén, otras tres de cacao, y también algunos vegetales ponzoñosos; tales son el *kaukoro*, cuya savia, si toca en la piel, causa dolores muy semejantes á los que producen las quemaduras, y una ortiga gigantesca de largas y brillantes hojas veteadas de rojo ó blanco cuyo contacto ocasiona análogo efecto. El sándalo, que era el producto más importante y apreciado de estas islas en la primera mitad del presente siglo, ha desaparecido casi por completo.

Los indígenas cultivan con esmero el *yangua* (*kava*), y así estos, como los colonos europeos, plantan en sus tierras té, nuez moscada, copra (1), pimiento, arrow-root, zarzaparrilla, taro, ananas, ñames, café y caña de azúcar, y procuran aclimatar algodón y maíz. La caña de azúcar del país es muy inferior á las especies importadas, cuyo cultivo va extendiéndose de unas á otras islas, estimulados los plantadores por el buen resultado de los primeros ensayos. En la isla *Angau* hay cañas que tienen 18 y 20 piés de altura y 6 á 8 cm. de diámetro, y en la exposición de Sidney se presentaron otras de *Viti*

abrigo y alimento insectos y otros animales pequeños que llegaron en troncos y ramas de árbol, construyen nidos las aves, los habitantes de las islas vecinas, atraídos por la novedad, dirigen sus piraguas al *atoll*, y el hombre termina la obra que empezaron los zoófitos, obra lenta, muy lenta, porque los bancos madreporicos crecen medio pié por siglo, y por tanto, un banco que se encuentre en la actualidad á cinco piés bajo el nivel del mar, comenzará á elevarse sobre las aguas en el 2880.

(1) Almendra de la nuez de coco de la que se extrae el aceite.

que medían 26 piés de altura. En 1877 funcionaban cinco fábricas ó ingenios de azúcar, siendo las más importantes dos que había en *Savu Savu* y una en *Taviuni*, cuyo suelo se distingue también por su excepcional fertilidad. Se ensaya además el cultivo de la vainilla y de la quina.

Cerdos del país y otros mamíferos importados de Australia, gallináceas, cotorras ó papagayos del mismo aspecto y tamaño que los *kaka* de Nueva-Zelanda, unas noventa especies de pájaros, un ofidio y un batracio, peces muy variados, varias tortugas que comen con delicia los indígenas, y numerosos anélidos que algunos confunden con serpientes, constituyen la fauna del Archipiélago. Hay algunos millares de cabezas de ganado lanar, caballar y vacuno de origen australiano, y se ha aclimatado también la cabra de Angora.

No son más abundantes los recursos mineros del país. Hasta el día se han descubierto yacimientos de níquel, antimonio, hierro, plomo y cobre; pero el metal se presenta tan escaso y en tan malas condiciones que nadie se ha decidido á explotar las minas. El cobre se encuentra en las montañas occidentales de *Viti-levu* (1).

V.

Comparando las cifras de población de las islas *Viti* que aproximadamente calcularon los primeros navegantes que de estas nos dieron noticia, con los datos de los últimos censos, resulta también que ha disminuido aquella, aunque en menor proporción que en otros archipiélagos de la Polinesia. Wilkes y Erskine que visitaron las *Viti* en la primera mitad de este siglo, estimaron su población el primero en 133.500 almas; el segundo en 180.000. Según la revista alemana *Globus* habitaban la isla en 1871 2.040 blancos y 146.000 indíge-

(1) *M. Bernardin*: Les Iles Fidji. Leurs ressources, leur progrès, etc., après le catalogue des produits de ces îles, exposés à Sidney en 1880; *Bulletin de la Société de Géographie d'Anvers*, tomo V.—*M. Parrayon*; informe citado.

nas; en 1876 1.569 y 118.000 respectivamente, y la población actual (1) es la siguiente:

Indígenas.....	107.098
Polinesios.....	3.200
Europeos.....	4.902
Asiáticos.....	72
<i>Total</i>	112.272 (2)

Los primeros europeos establecidos en el Archipiélago fueron marineros desertores y presidiarios evadidos de las colonias penitenciarias de la Australia, ó aventureros sin hogar y sin fortuna, que por unas cuantas botellas de aguardiente adquirirían la posesión del suelo, al que daban escaso ó ningún valor los indígenas. Hiciéronse dueños de las tierras más fértiles, y casi todos los jefes del país, comprendiendo y apreciando la utilidad de las artes y conocimientos que poseían los extranjeros, dejáronse guiar por ellos en el gobierno de su pueblo ó tribus. Mediante los servicios de un penado inglés pudo *Tanoa*, padre de *Zakombau*, de quien luégo hablaremos, recobrar el prestigio y autoridad absoluta de sus antepasados.

VI.

Los indígenas de las islas *Viti* difieren bastante por sus caracteres físicos de los que viven en los archipiélagos de la Polinesia. Son ágiles y corpulentos, de talla media, nariz gruesa y chata, boca grande, labios abultados, ojos expresivos, pero algún tanto feroces, pobladas cejas, cabellos largos, abundantes y más ó menos lanudos, y piel negra, negra-amarillenta ó de un color bronceado muy oscuro. Sin tener la proporción y

(1) *Behm und Wagner*: Die Bevölkerung der Erde; 1880.

(2) 121.884 habitantes tenía el Archipiélago en fin de 1880, según *The Colonies and India*, núm. 488.

belleza en las formas que distingue á los habitantes de Nukahiva, Tahiti y Hauaii, superan en una y otra á los negros de Africa y á los negros oceánicos melanesios, y las variedades que se observan en la coloración de la piel revelan desde luégo que es un pueblo de raza mixta de malayos ó polinesios con melanesios ó negros (1). La mayor parte de los vitianos ofrecen en sus rasgos físicos mayor semejanza con estos últimos que con los primeros, y decimos la mayor parte, porque se encuentran también algunos individuos de color muy claro, relativamente, y muy parecidos á los indígenas de la Polinesia central; son mestizos de hombre de Tonga ó de *Rotuma* y mujeres de *Viti*. Pero en las costumbres, y sobre todo en su aptitud para la civilización, en la perfección de ciertas industrias, en la constitución política y hasta en el idioma presentan mayores puntos de contacto con sus vecinos de Tonga.

Pobladas las islas *Viti* por individuos de la raza negra oceánica, fueron invadidas posteriormente, en la época de las primeras emigraciones malayas, por hombres de esta raza, ó malayos puros, ó maoríes; ó bien por autóctonos de las islas orientales (admitiendo la teoría de Dumont d'Urville), ó cobrizos de América (muy improbable), y después de vivir por algun tiempo en aquellas islas, y en guerra con sus moradores, vencidos ó no, los hombres de color claro pasaron á las Tonga y Samoa, dejando en las *Viti* mestizos y algunas mujeres, así como las enseñanzas y prácticas de varias industrias y las nociones rudimentarias de arte que aquellos conocían. Una vez establecidos en los archipiélagos de Samoa y Tonga, los malayos ó los maoríes no olvidaron la existencia de las islas *Viti* y mantuvieron con ellas relaciones no interrumpidas hasta nuestros días, como lo prueban los tongueses y samoanos que hoy viven en algunas y los mestizos de color claro resultado de primer cruzamiento entre individuos de ambas razas. Es de suponer también, porque de otra suerte no hubieran abandonado las *Viti*, que el número de los invasores

(1) *B. Seaman: Viti, an account of a government mission, 1860-61.—Cambridge, 1862.*

malayos fué muy inferior al de la población negra vitiana, y como por otra parte debieron permanecer poco tiempo en aquél Archipiélago, ha resultado el predominio en lo físico de la raza negra sobre la bronceada.

Pueden estimarse, en consecuencia, las islas *Viti* como las primeras tierras de la Polinesia—con la que indudablemente se relacionan también por su situación geográfica y constitución geológica,—y las últimas de la Melanesia; como el lugar en que se efectuó y todavía se está realizando (1) la mezcla ó fusión de las dos razas oceánicas, predominando aún en las formas exteriores la negra, y en el carácter moral y estado de cultura la cobriza; que no obsta la inferioridad numérica para que un pueblo relativamente más civilizado imponga á otro sus ideas y costumbres. Hoy mismo los vitianos estiman como superiores á los tongueses que viven entre ellos.

VII.

El idioma vitiano tiene muchas analogías con los hablados en la Polinesia; pero también notables diferencias, que impiden clasificarlo entre aquéllos. Obsérvase desde luego mayor riqueza en sonidos y palabras. Además de las cinco vocales *a*, *e*, *i*, *o*, *u*, tiene las consonantes *b*, *c*, ó *z* (muy suave, casi *s*), *ch*, *d*, *f*, *g*, *h*, *k*, *l*, *m*, *n*, *p*, *r*, *s*, *t*, *v*, *y* y otras dos, combinación de los sonidos *mb* y *ng*. Cada pronombre posesivo puede expresarse con tres palabras, según la naturaleza del sustantivo que le sigue, y con seis el personal *nosotros*; tienen siete voces para indicar los varios grados de fatiga, seis para la idea *ver*, doce para la de *obscenidad*, catorce para la de *cor-tar* y diez y seis para la de *combatir* ó *guerrear*. Con diferentes

(1) En islas de la Melanesia, como en las Loyalty y Salomón viven también pueblos que parecen tipo intermedio entre el malayo y el negro oceánico; pero el predominio de este último es mucho más señalado que en las *Viti* bajo todos conceptos.

palabras debe traducirse el verbo *lavar*, según que se trate de trajes, cosas, armas, manos, piés, cuerpo, cabeza, cara, etc.; y el nombre *movimiento*, según que se refiera al hombre, á la serpiente, al gusano, etc. Estos y otros ejemplos que pudiéramos citar muestran cuán rico es el idioma vitiano, y cuán difícil también aprenderle con perfección.

Hay unos 15 dialectos, muy distintos, efecto del aislamiento en que han vivido los habitantes de unas y otras islas, siendo de notar que los hablados en las islas orientales son los más semejantes al idioma de Tonga (1). De estos dialectos los misioneros conocen siete y han impreso libros en cuatro. En 1844 fué declarado lengua oficial el dialecto hablado en *Mbau*, y en él se componen ya casi todas las obras publicadas para instrucción de los indígenas.

VIII.

Cada isla, y en las grandes islas cada tribu, obedecían á un rey ó jefe que, antes de tomar resolución en asuntos graves, solía consultar el parecer de los ancianos, sacerdotes y otras personas de distinción por su prosapia ó por servicios prestados en la guerra. La dignidad de jefe ó *tui* era hereditaria por línea femenina.

Unas tribus vivían en completa independendencia; otras en relación de amistad, vasallaje ó servidumbre. Y así había tribus *bati*, es decir, aliadas y tributaria una de otra; *gali* ó sometidas; y *kaisis* ó esclavas, que son las dominadas por conquista.

Los reyes más poderosos en este siglo han sido *Tanoa* y su hijo *Zakombau*, jefe de *Mbau*, que sometió los distritos orientales de *Viti-levu*, á derecha é izquierda del *Reua*, y las islas inmediatas; y aspirando á la soberanía de todo el Archipiélago se tituló *Tui-Viti*=rey de las *Viti*, y *Vune-valu*=jefe supre-

(1) *Julius Brenchley: The Cruise of H. M. S. Curacoa.*—Londres, 1873.

mo ó emperador. Erskine hace de él el siguiente retrato: «Su estatura era casi gigantesca, su color no muy oscuro, su fisonomía agradable é inteligente; y rodeada la cabeza de enorme cabellera y blanco turbante algo teñido por el humo, parecía un sultán de las regiones orientales. Ninguna prenda de ropa cubría su pecho y su garganta, y á pesar de esta falta de ornamentación, acaso calculada para que se notasen sus robustas formas, *Zakombau* presentaba el aspecto majestuoso de un rey.» Pero en la época en que Erskine hizo su crucero, y también años después, hacia 1860, había en *Viti* otros reyes á quienes disgustaba la preponderancia de *Zakombau*. Eran los principales *Tui-Mbua*, rey de *Mbua*, y *Tui-sa-kau*, el rey de *Taviuni*: el primero gobernaba en las tierras meridionales de *Vanua levu* y era dócil instrumento de los colonos ingleses y del jefe de Tonga, *Maafu*, á quien obedecían los indígenas de las islas orientales; el segundo mantenía con ardimiento la independencia de su pequeño reino, tras sangrientos combates lograda. Así *Zakombau* como el *Tui-Mbua* se sometían á humillantes condiciones impuestas por los europeos (1), cuyo apoyo solicitaban, y de aquí las primeras é importantes reformas políticas que decretaron. Se otorgó una especie de constitución y se convocó una asamblea de representantes del país, que lo fueron todos los jefes de distrito. En 1859, *Zakombau*, temiendo la influencia de los comerciantes americanos, más inclinados á favorecer las pretensiones de su rival, ofreció la soberanía del Archipiélago á Inglaterra, y renunció su autoridad en el cónsul inglés W. Thomas Pritchard; y el Gobierno de la Gran Bretaña, preocupado por la situación aflictiva de los grandes centros industriales, comi-

(1) Los primeros colonos europeos fueron penados de Nueva Gales del Sur que en 1804 se establecieron en *Mbau* y *Reua*, autorizados por los jefes indígenas á condición de que habían de ayudar á estos en sus expediciones guerreras. Pertenecían á la hez del populacho inglés, y sobrepujaban á los caníbales de *Viti* en crueldad y en vicios; pero las armas de fuego y el conocimiento que tenían de algunas artes les permitieron imponerse á los indígenas, hasta 1813 en que Sauvage, su jefe, fué muerto y comido por estos. En 1840 sólo quedaba uno de aquellos, Patrick Connor, ministro del rey de *Reua*. Posteriormente han llegado nuevos colonos, de mejores antecedentes y costumbres.

sionó al Dr. Seeman y al coronel Smythe para que estudiaran los recursos de estas islas y muy principalmente el resultado que en ellas podría obtenerse dedicando sus tierras al cultivo del algodón. Fueron muy favorables los informes, y los negociantes de Australia, dando por segura la anexión, constituyeron en Melbourne una Compañía de colonización y explotación que estableció numerosas plantaciones en las orillas del *Reua*, en *Ovalau* y en *Taviuni*. Inglaterra, sin embargo, rechazó la oferta de *Zakombau*, sin duda por no empeñarse en nuevos gastos, en guerras con los insulares y acaso en complicaciones con otras potencias marítimas; y como por otra parte, los enormes beneficios que realizaban los primeros plantadores de algodón cesaron al terminar la guerra separatista en los Estados-Unidos de América, fué decayendo la importancia de aquel cultivo, al que reemplazaron la caña de azúcar y el café.

Zakombau no desistió de sus propósitos; en 1866 consiguió que el comandante de la *John Adams*, fragata anglo-americana, le reconociera, en nombre de su Gobierno, como soberano de *Viti*; dirigió también nuevas proposiciones á Inglaterra, y en 21 de Marzo de 1874 decía al comodoro Goodenough y al cónsul Layard: «Nos, con los jefes de *Viti*, hemos reflexionado, y os decimos hoy que es nuestra intención dar el gobierno de nuestro reino á S. M. la Reina de la Gran Bretaña, con tal que se acepten las condiciones que ya expuse.» Eran éstas reconocerle el título de *Tui-Viti*, entregarle una pensión anual de 2.000 libras esterlinas, trasmisible á sus descendientes, y además otras 1.000 libras para la compra de un buque; los jefes secundarios pedían también pensiones y participación en el gobierno de los distritos que formaban sus dominios. Sir Hércules Robinson, Gobernador de Nueva Gales del Sur, declaró inaceptables tales condiciones; *Zakombau*, prescindiendo de ellas, cedió su Archipiélago entregándose á la justicia y generosidad de la reina Victoria, y en Octubre de 1874 Robinson desplegó en *Levuka* (*Ovalau*) el pabellón inglés, pasaron las *Viti* á ser colonia de Inglaterra, y fué nombrado Gobernador Sir Arturo Gordon.

Hoy, el gobierno y administración de la aldea están á cargo de un jefe indigena, cuya autoridad, adquirida por herencia, confirma el consejo de distrito. Rige el distrito, ó agrupación de aldeas, un jefe superior ó *buli* con un consejo ó *Bose ni tikina*, formado por los jefes de aldea y presidido por el *buli*. Los *bulis* dependen del *koko-tui* ó jefe de provincia, que son doce, y dos veces al año se reúne el Consejo provincial ó *Bose-vaka-yasaua*, donde cada *buli* expone la situación y necesidades de su distrito. Esta organización, de origen indigena, ha sido completada por Sir Gordon que instituyó una asamblea anual de *koko-tuis* que preside el gobernador inglés, y á la que asisten también dos *bulis* de cada provincia.

IX.

Antes de la predicación del Cristianismo rendian culto á innumerables dioses y héroes ó semi-dioses (espíritus de los jefes que se habían distinguido en vida por su valor y ferocidad en las guerras); cada isla, cada distrito y cada gremio tenía su dios. El superior, y en casi todas partes adorado, era *Ove*, creador del mundo. Como divinidad muy poderosa veneraban también á *Ratumaimbula*, el Dios de la paz, el que hace florecer las plantas y baja del cielo en el mes de Noviembre para dirigir la fructificación del árbol del pan. Entre los dioses de gremios ó clases el más respetado era *Rokoua*, el Noé polinesio, que con otros ocho individuos se embarcó en una canoa por él construida, y todos pudieron salvarse cuando las aguas del diluvio anegaron la tierra.

Los dioses, sobre todo los de segunda categoría, tienen los mismos vicios y pasiones que el hombre. El hombre virtuoso es el que imita la conducta de aquellos, el que es capaz de matar y comer á sus amigos, á sus mujeres, á sus padres, porque los dioses son también antropófagos, mejor dicho, teófagos. El que más enemigos haya muerto, el que más carne humana haya comido, podrá, sí, exponerse á las iras de *Ratumaimbula*, perder todas sus cosechas; pero en cambio se gana

la simpatía y protección de los dioses y genios de la guerra que le abrirán las puertas de la vida y de la gloria eterna. No decían dónde está el paraíso ó *bulu*, ni qué delicias se disfrutaban allí; pero es indudable que creían en otra vida, porque los viejos deseaban morir y estrangulaban á las mujeres de los jefes para que les hicieran compañía en el otro mundo. No construían ídolos; pero adoraban ciertas piedras, pájaros y peces sagrados, y entre estos últimos, el tiburón.

Estimadas la barbarie y la crueldad como ideal de virtud y regla de conducta para morir en *olor de santidad* y conseguir lugar preeminente en el *bulu*, se comprende perfectamente cuál había de ser el estado moral de los insulares de *Viti* en los días en que empezaron su obra los misioneros cristianos. Toda solemnidad se celebraba con festines de carne humana, era de precepto matar y comerse al náufrago, en los cimientos de los templos y casas de los jefes enterraban vivos á los esclavos, y los cuerpos de estos servían de rodillos para botar al agua las canoas.

Los primeros cristianos que se establecieron en las islas fueron comerciantes de Tonga; pero ni estos, ni los fugados de Australia, cristianos porque los bautizaron sus padres, mas no porque ajustaran sus acciones á la doctrina moral de Cristo, pusieron gran empeño en convertir á los indígenas. La propaganda comenzó en 1835, año en que llegaron á *Lakeba* dos misioneros protestantes wesleyanos, Guillermo Cross y David Cargill, que tradujeron el Evangelio al idioma del país, y lo hicieron imprimir en Tonga. Los católicos emprendieron sus trabajos en 1843. El jefe *Verani*, amigo de *Zakombau*, fué de los primeros en convertirse; siguiéronle la mayor parte de sus súbditos, y en 1857 *Zakombau* recibió el bautismo, rechazó á todas sus mujeres menos una, y prohibió la antropofagia.

Hoy 112.000 indígenas profesan la religión protestante, 8.000 el catolicismo, y ya no hay politeistas. Casi todos los jefes son protestantes; pero conviene advertir que, aunque han aceptado esta religión, no son fervorosos creyentes; antes al contrario, la consideran como un arma política, como un medio de atraerse las simpatías y el apoyo de Inglaterra.

X.

La diferencia de cultura que en todo lugar y época se observa entre los pueblos que viven en las costas y los que habitan el interior de un país, hiciéronlo ya notar los primeros marinos y misioneros que escribieron sobre el estado moral y social de los indígenas de *Viti*, comparando el salvajismo de las tribus que moraban en el interior de las grandes islas con el mayor adelanto relativo, sobre todo en artes mecánicas, de las establecidas en el litoral de aquellas ó en los islotes que las rodean. Los pueblos de la costa, en la constitución de la familia, en el régimen político, en las demás condiciones de vida individual y social, asemejábanse mucho á los que habitaban los demás archipiélagos de la Polinesia.

De carácter tenaz, muy apegados á sus antiguos hábitos, hoy mismo, á pesar de su conversión al Cristianismo y de la dominación inglesa, rehusan los vitianos aceptar de la civilización todo lo que pueda obligarles á prescindir de sus ceremoniosas costumbres en el trato social, de su natural indolencia para el trabajo, de su arquitectura primitiva que les proporciona albergue á poca costa, de sus leyendas fantásticas en las que intervienen los antiguos dioses y héroes y constituyen uno de sus más gratos entretenimientos. Mas no quiere esto decir que haya sido ineficaz la tarea de los misioneros, antes al contrario, en lo que á prácticas viciosas y salvajes costumbres se refiere, el progreso fué rápido y los resultados del todo satisfactorios. Wilkes, en 1840, presentaba como tipo de barbarie y crueldad á un jefe de *Lakeba*; el misionero Malvern, en 1849, citaba al mismo jefe como modelo entre los suyos de humanitaria conducta. Era la carne humana, que sazaban con la legumbre llamada *Solanum antropophagum*, el manjar favorito de los vitianos; el náufrago debía ser comido por el dueño de la tierra á que las olas le arrojaban; devoraban sin misericordia á los prisioneros de guerra previa la presentación del cuerpo á los dioses, y era un trozo de carne de mu-

jer, más tierna y apetitosa que la de hombre, el mejor obsequio que podía hacerse á un jefe ó á un amigo (1). Merced al Cristianismo ya no hay antropófagos en las islas *Viti*, no son tan comunes los suicidios, como en otro tiempo lo eran, y no se da muerte á las viudas, viejos y enfermos que voluntariamente, al parecer, se prestaban al sacrificio.

La condición de la mujer no es tan dura ni sus costumbres tan disolutas como en otras tierras de la Polinesia. Las que pertenecen á familias de alta gerarquía gozan de bastante independencia y son muy respetadas, lo que indudablemente se debe no tan sólo al prestigio que las da la autoridad del padre ó del marido, sino también á la consideración que en todas partes se merece la mujer honesta y virtuosa. Castigan severamente el adulterio, siendo la pena tanto mayor cuanto más elevada es la posición del marido; sin embargo, desde que los europeos se han establecido en el país es más frecuente la comisión de aquel delito y no suele aplicarse pena alguna á la mujer culpable, sobre todo, si falta á sus deberes con hombre extranjero. Multas, azotes, mutilación ó muerte son las penas que infligen á los convictos de atentado contra la propiedad, y las gradúan, no según la calidad del delito, sino atendiendo á la posición social del delincuente, que si es jefe puede obligar á alguno de sus esclavos ó vasallos á que le sustituya en el sufrimiento de la pena.

Las jóvenes conservan su virginidad hasta los 18 ó 20 años en que casan con hombres de 25 á 30, siendo muy contados los que contraen matrimonio antes de esta edad, porque los jefes y los padres de familia se oponen á enlaces prematuros que pudieran ocasionar debilidad ó raquitismo en la prole y la consiguiente degeneración de la raza. Adiestran á los niños en el manejo del remo, del mazo y de la lanza, y las madres enseñan á sus hijas los nombres y propiedades medicinales de las plantas.

Usan los hombres barba larga y cuidada con esmero, em-

(1) El capitán americano Wilkes cita los horribles banquetes que presenció en *Somo-Somo*.

polvan la cabellera con arcilla roja y la peinan en forma de bola, de tal modo, que á cierta distancia parece que llevan turbante. Visten un ancho cinto, que es su traje primitivo, y algunos camisas y pantalones; las mujeres se cubren con un zagalejo llamado *liku*, hecho con filamentos de *hibiscus*, que les llega hasta las rodillas. Unos y otras se tatúan, predominando el color rojo en las pinturas con que adornan su cuerpo.

Tienen gran afición á los *make*, que son danzas de muy variadas figuras y combinaciones, con las que pretenden representar ideas, pensamientos ó hechos materiales; ya, por ejemplo, una banda de vampiros que roban un jardín de bananos, ya las olas espumosas que invaden y anegan una isla, etc., etc. Para bailar la danza de las olas se colocan en filas y avanzan todos de frente, en silencio y á largos pasos; después apresuran su marcha é inclinados hácia adelante, con la cabeza baja y los brazos abiertos, saltan, se detienen, retroceden y vuelven á avanzar, suponiendo así que imitan el choque de las olas contra los primeros escarpes de la costa; luego cierran filas, caminan con más rapidez los extremos que el centro, grupos de niños saltan y gritan desaforadamente y pasan entre las piernas de los adultos, saltan estos también á grandes alturas y arrollan en la cabeza tiras de finísima tela, especie de gasa blanca cuyas puntas flotan y cubren el grupo, como la blanca espuma cubre y corona las olas. A esta danza singular acompañan los acordes, mejor dicho, los ruidos de una orquesta formada por tambores de madera, caramillos y especie de liras de bambú, con cuyos instrumentos procuran los músicos indígenas imitar el ruido de las olas y de las rompientes.

Comparten con su afición á la danza el ansia inmoderada de bebidas alcohólicas y, como en los demás archipiélagos de la Polinesia, hacen gran consumo de *kava*, que en las *Viti* se llama *angona* ó *yangua*. Se dice que hay aun antropófagos en algunos islotes apartados de toda comunicación con los europeos.

Las casas agrupadas en aldeas que rodean murallas cons-

truidas con arena y guijarros, están edificadas sobre cimientos de piedra, y el piso de la habitación se eleva uno ó dos pies sobre el terreno inmediato, con objeto de aislarla del suelo, muy húmedo por lo general. Algunos escalones conducen á la puerta donde hay una gran pila ó concha llena de agua en la que los indígenas que visitan al dueño de la casa se lavan los pies antes de entrar. Trozos de árboles forman el piso, las paredes y el techo, y como no hay chimenea, y el hogar, situado en el centro, siempre está encendido, el humo ennegrece y ensucia el interior de estas habitaciones.

XI.

Muchos adultos y casi todos los niños saben leer, escribir y contar, y hay unas 1.600 escuelas de instrucción primaria y un colegio central en *Navuloa*, en el que indígenas y europeos cursan algunas asignaturas de enseñanza superior. En *Levuka* se ha fundado recientemente un Instituto literario é industrial con salón de lectura y biblioteca, constituido por unos 200 socios.

Distínguense los *vitianos* por su aptitud para la industria, por la destreza con que construyen canoas, armas, telas y vasijas. Con troncos y cortezas de árbol hacen elegantes canoas cuya longitud media es de 100 piés; con maderas duras lanzas y otras armas, y entre éstas el *ula*, bola algo mayor que una naranja, con mango pequeño, que arrojan á mano y con gran fuerza; telas muy fuertes con fibras y cortezas vegetales, principalmente con las del *Brussonetia papyrifera*; cestos con hojas del *Pandanus caricosus*; velas y esteras con hojas del pandano enano y de una especie de caña, y vasijas de varias formas y tamaños con arcillas y arena.

Hace unos 20 años todos los productos del país encontraban fácil salida en los mercados de Australia. Posteriormente, el comercio de exportación fué en aumento; más, por causas que luego indicaremos, no en la proporción que calcularon los

primeros colonos y cultivadores de las islas. Los principales artículos de exportación son azúcar, algodón, maíz, aceite de palma y café. Los de importación, tejidos, quincallería, conservas alimenticias, maderas de construcción, cervezas, licores, vinos, aceites y jabón. Se dedican al comercio de cabotaje unas 70 goletas de 50 á 100 toneladas. y 50 chalupas; buques de mayor carga no podrían navegar sin peligro entre los bancos y escollos que rodean el Archipiélago. Recientemente, para impulsar las operaciones mercantiles, ha establecido una sucursal el Banco de Nueva Zelanda, y los colonos más ricos del país han formado una Cámara de comercio y agricultura.

Las siguientes cifras dan idea del estado financiero de las islas *Viti* en el período de 1875 á 1878.

Años.	Ingresos.	Gastos.
1875.....	410.000 pesetas.	4.037.500 pesetas.
1876.....	4.012.500 »	4.715.000 »
1877.....	4.466.250 »	4.612.500 »
1878.....	4.525.000 »	4.630.000 »

La deuda pública suma 5.000.000 de pesetas. La mayor parte de los ingresos proceden de los derechos de aduanas y del producto de licencias y privilegios industriales (1).

XII.

Ya hemos indicado anteriormente que la escasez de algodón en los mercados de Europa á consecuencia de la guerra civil en los Estados-Unidos del Norte de América, motivó el establecimiento en *Vanua levu* de grandes plantaciones de algodoneiros. Fueron muy excelentes en calidad y cantidad las primeras cosechas y, animados por la esperanza del lucro, afluyeron cultivadores de Australia y de Europa; mas terminó la guerra, y con ella, á poco, la crisis algodoneira; bajó, como era consiguiente, el precio de este producto; fué preciso, además, in-

(1) Notices sur les colonies anglaises; *Revue maritime*, tomo LXXI; 1881.

vertir sumas considerables en la labor del suelo, agotado por un excesivo y continuo trabajo, y los colonos, comprendiendo que no les era posible competir ventajosamente con los productos americanos de la misma especie, y que los beneficios no cubrirían los gastos, abandonaron en gran número las islas. Más tarde, por causas análogas, dejaban también sus tierras varios propietarios de plantaciones de caña, y algunos especuladores que creyeron hacer un buen negocio trayendo de Australia ganado vacuno, que, por falta de buenos y abundantes pastos, se vieron obligados á vender á cualquier precio. Con la riqueza agrícola y pecuaria, disminuyó, pues, el elemento europeo y productor de la colonia; 2.000 blancos habitaban en ella en 1874, y sólo quedaron 800 en 1877 (1).

Sin embargo, á juzgar por los últimos censos y demás datos estadísticos, la emigración de los colonos blancos y la decadencia agrícola y mercantil que aquellas causas produjeron, no han sido hechos permanentes; á los dos ó tres años se renovaron los cultivos abandonados, creció la población de origen europeo hasta llegar en 1880 á la misma cifra de 2.000 que había en 1874, y el comercio exterior, la ganadería y los terrenos destinados al cultivo tuvieron de 1878 á 1880 el aumento que declaran las cifras siguientes:

	1878.	1880.
Comercio de exportación..	4.860.000 pesetas.	5.790.000 pesetas.
Id. de importación..	3.430.000 »	4.860.000 »
Ganado caballar.....	200 cabezas.	360 cabezas.
Id. vacuno.....	3.000 »	5.000 »
Id. lanar.....	3.100 »	4.769 »
Cereales.....	934 hectáreas.	684 hectáreas.
Algodón.....	1.289 »	2.094 »
Café.....	510 »	619 »
Azúcar.....	744 »	874 »
Coco.....	4.901 »	6.616 » (2)

(1) Les Iles Fiji. *Revue maritime et coloniale*, 1877, tomo LII.

(2) *The Colonies and India*, núm. 488.

Muy distante el Archipiélago de los grandes centros mercantiles de Oceanía, muy elevado el precio del flete, porque sólo pequeñas goletas hacen con regularidad el transporte de mercancías entre *Sidney* y las *Viti*; difícil la navegación en las inmediaciones de estas islas por los numerosos escollos y bancos de coral que las rodean, circunstancias todas que dificultan la exportación de los productos indígenas, es indudable que la nueva colonia inglesa, punto avanzado de los dominios de la Gran Bretaña en la Oceanía oriental, no figura entre las que mayores utilidades rinden á su metrópoli, y ni el comercio ni el cultivo del suelo pueden hacerse hoy por hoy en tales y tan ventajosas condiciones que aseguren al colono ingresos suficientes para satisfacer desde luego y con desahogo las necesidades apremiantes de la vida, y para ir creando, mediante el ahorro, un capital en el trascurso de pocos años. Pero como la causa principal de estos hechos radica en la falta de comunicaciones; como una vez abierto el canal de Panamá y más poblada y explotada la Australia y colonizada la Nueva Guinea ha de sostenerse activo y no interrumpido comercio en todo el Pacífico; como el Archipiélago *Viti* está situado precisamente en el trayecto que deben recorrer los grandes vapores que desde el Atlántico y América se dirijan á Australia y viceversa, haciendo escala, como ahora la hacen los de la Compañía de Sidney-San Francisco, en el puerto de *Levuka*; como la competencia entre las empresas de transporte ha de disminuir los precios del flete; como, por otra parte, se trata de un Archipiélago apenas explotado, en el que se encuentran dos de las tres mayores islas de la Polinesia, y en cuyo interior existen todavía extensas y feraces tierras vírgenes de cultivo, y es la población que las habita inteligente y vigorosa, y la nación que las domina hábil y perseverante en la consecución de sus fines políticos y mercantiles, no sería razonable desconfiar del porvenir de este Archipiélago y afirmar de plano que la Gran Bretaña había procedido con escaso ó ningún acierto al tomar posesión de las *Islas Viti*.

XIII.

La isla *Rotuma*, situada al NE. del Archipiélago *Viti*, del que dista unos 500 km., á los 12° 30' de latitud S., y á los 195° de longitud de Hierro (174° E. de Paris; 176° 30' E. de Greenwich), fué descubierta en 1791 por el capitán inglés Edwards, que la dió el nombre de *Greenville*. La rodean los islotes *Havac* al N.; *Osia* y *Atangaha* ó *Hazna* al E.; *Solo* y *Noatau* al S., y *Uea* ó *Emery*, *Hobahoy*, *Tomanava* ó *Hatan* ó *Afima*, *Hozlawac* ó *Cleft* y *Eveia* ó *Atana* al O.

Tiene 36 km. cuadrados de extensión. Las costas son acantiladas y escasos los puertos, pues sólo las bahías de *Omafa* y *Lee*, en la costa N., pueden recibir buques de regular calado, y como también circundan la isla peligrosos bancos de coral, la navegación es difícil, y por lo mismo no muy halagüeño el porvenir político y comercial de esta tierra, cubierta de frondosa vegetación que asciende por las laderas de las montañas, entre las cuales, al SE. descuella el pico *Epipigi* (1), de forma piramidal.

En el centro, y hacia el O., hay otra montaña, cuya cumbre, la más elevada de la isla, mide unos 1.000 m. de altitud, y en ella se encuentra el cementerio donde reposan los cuerpos de los principales jefes de la isla. Mucho antes de llegar á la cima se abre en la ladera de la montaña una profunda hendidura, cráter extinguido, cuyas paredes cubre hoy la exuberante vegetación de los trópicos.

El clima es cálido y húmedo, y constante el calor durante todo el año, aunque no muy intenso, á causa de la proximidad del mar y de los vientos alisios del SE. que pasan sobre la isla con gran impetuosidad durante nueve meses del año: en los otros tres, que corresponden al verano (Diciembre, Enero y Febrero), soplan vientos huracanados del N. y O. y las llu-

(1) A los 195° 14' 25'' longitud de Hierro.

vias son muy frecuentes y abundantes. El termómetro no suele bajar de 70° F. (22° 47 C.)

Espesos bosques de cocoteros, campos donde entre hierbas y arbustos que dan hermosísimas y variadas flores crecen el naranjo, el banano, la higuera infernal, el manzano de Citerea y el algodnero silvestre, y plantaciones de taro y batata que se cultivan con esmero, demuestran la excepcional fertilidad de esta isla; pero el producto que hoy tiene verdadera importancia comercial como fuente principal de riqueza para los indígenas es el aceite de coco, que venden á los extranjeros á cambio de telas, pólvora y armas blancas y de fuego. La tierra y el clima se prestan al cultivo de azúcar, algodón, tabaco y café; este último, completamente desconocido en el país, podía cultivarse en las regiones altas, y en las tierras de la costa, más cálidas y húmedas, el algodón y el azúcar. La fauna es muy pobre; los animales domésticos, cerdo ó *puaka*, toro y perro son importados, y el único mamífero que tiene nombre indígena es una especie de rata ó ratón.

Pueblan hoy la isla 2.680 individuos (1) procedentes de Nueva Zelanda ó del archipiélago Samoa, cuyos naturales pudieron ser conducidos en sus piraguas á *Rotuma* por los vientos alisios. Los hombres son fornidos y de buena estatura, de piel cobriza, fisonomía inteligente, ojos expresivos, nariz chata, boca grande, dientes muy blancos y escasa barba. Las mujeres, bastante agraciadas, espolvorean con cal y adornan con flores su negra y abundante cabellera. Hablan un dialecto polinesio semejante al de las Tonga y Samoa. Muchos visten ya como los europeos; otros usan todavía los primitivos cintos y enagüillas de tela, fabricados con cortezas de árbol. Se tatuán; pero solo en el brazo ó antebrazo.

Los pueblos ó aldeas, situados casi todos en la playa, contienen de 80 á 100 habitaciones construidas con hojas de coco entrelazadas y sujetas sobre maderos fijos en tierra. El hogar,

(1) *Behm und Wagner*; 1880.—10 ó 12.000 habitantes tiene esta isla, según el *Dr. Forbes*: Comunicación leída en la reunión anual de la Sociedad belga de Geografía; *Bulletin de la Société belge de Géographie*; 1880; núm. 2.

formado por cuatro piedras, está en el centro de la choza ó casa, y perfectamente cimentado en el suelo es el último vestigio que queda de estas construcciones, é indica el emplazamiento de antiguas aldeas. Mr. Forbes ha encontrado numerosas piedras de hogar, lo que hace suponer que la población era en otro tiempo mucho más densa que hoy.

De carácter afable y pacífico, aunque embusteros y un tanto aficionados á lo ajeno, los indígenas de *Rotuma* hacen vida tranquila y por demás monótona. Las tierras cultivadas, que exigen muy poco trabajo, se transmiten de padres á hijos; las incultas y los bosques del interior son bienes comunes.

Hace cincuenta años eran idólatras, aunque hay viajeros que los calificaron de ateos, porque no vieron templos ni ídolos y de sus ideas religiosas sólo pudieron comprender que creían en la existencia de ciertos espíritus malévolos, causa de todas las desgracias que afligen al hombre. Á mediados de este siglo los padres maristas y los protestantes ingleses establecieron algunas misiones en la isla, y muchos indígenas aceptaron la religión cristiana. Cuando eran ateos ó idólatras, nunca el fanatismo ni la intolerancia turbó su tranquila vida; mas los ministros de Cristo hiciéronles comprender prácticamente lo que eran las discordias religiosas, pues la enemistad entre los misioneros romanos y anglicanos promovió cruenta guerra civil en la que se aliaron, contra los protestantes, indígenas católicos y los aún no conversos, casi todos pertenecientes á una tribu rival de otra que profesaba la doctrina evangélica. Cesó la guerra; pero hoy mismo, cristianos ya todos los habitantes de *Rotuma*, las dos tribus rivales forman en distinta iglesia; una es católica y otra luterana.

La isla *Rotuma* pertenece hoy á Inglaterra que en 1875 la anexionó á sus dominios á solicitud de las dos tribus enemigas que á un tiempo despacharon emisarios á Sir Arturo Gordon, Gobernador de las *Viti*, con la pretensión de que la Gran Bretaña, al tomar posesión de la isla, satisficiera las exigencias de cada una de ambas tribus, y con la esperanza, ya realizada, de que cesara, mediante la acción de un poder políticamente superior al de los misioneros, el estado de intranquili-

dad que las discordias religiosas y los odios de tribu ocasionaron. La paz y el progresivo desarrollo de los cultivos de caña de azúcar y algodón, han contribuido, con el mayor tráfico y adelanto de la cultura general, resultado de más frecuentes comunicaciones con las islas *Viti*, á aumentar la riqueza agrícola del país y el bienestar de sus habitantes. Sin embargo, preciso es reconocer que la isla de *Rotuma*, á pesar de su riqueza y fertilidad, no tiene gran porvenir político ni comercial porque es tierra pequeña y de escasa población, falta de buenos puertos y muy apartada de las rutas mercantiles del Pacífico.

RICARDO BELTRÁN Y RÓZPIDE.

—

•

(1) ...
(2) ...

EL COMERCIO DE ESPAÑA
CON
LA REPÚBLICA ARGENTINA ⁽¹⁾,
POR
DON ENRIQUE DUPUY DE LÔME.

Excmo. Sr. He creído deber concretar mi atención al estudio de las relaciones comerciales entre España y el Rio de la Plata; pero como en repetidas ocasiones he tenido la honra de hacer presente á V. E., la actual organización del servicio no permite dedicar un solo instante á más asuntos que á los que presenta diariamente el público que acude á las oficinas, y la legación no puede estudiar detenidamente las cuestiones de interés general, por lo que con gran sentimiento mio, tengo que remitir á V. E. los datos que he ido recogiendo, sin darles la forma que á haber podido disponer de tiempo les hubiera dado: V. E. que juzgará mi buen deseo, los aceptará con su acostumbrada benevolencia; seguro que para muchos ha de ser una revelación el conocimiento de la importancia que tiene, y sobre todo, de la importancia que debe tener el comercio de España con el Rio de la Plata.

El primer dato, acerca del que ruego á V. E. me preste su atención, es el que arrojan los estados de entradas y salidas de buques españoles durante el año de 1880, segun resulta de los libros del consulado general (anexos 1 y 2) (2).

Comparados con los estados del año anterior (1879), resulta

(1) Memorias comerciales. Comunicación al Sr. Ministro de Estado.

(2) Véanse los apéndices ó anexos al final de este artículo.

una pequeña diferencia en favor de 1880 en las entradas, pues contra 142 buques con 32.346 toneladas, tuvimos en 1879 140 buques con 31.285. Lo contrario ha sucedido con los salidos, que fueron 138 buques con 27.889 en 1880, y 151 buques con 33.535 en 1879.

Del examen de los estados 1 y 2 resulta claramente que el número de buques no es absoluto; porque muchos de ellos hicieron viajes al Brasil y aun á los rios Uruguay y Paraná, teniendo más de un asiento en los libros.

No cabe desconocer la importancia relativa de la navegación española en el puerto de Buenos Aires, que es casi el único de la República Argentina que tiene constantes y directas relaciones con Europa (anexo número 3 A), toda vez que España es la tercera nación en importancia en la navegación de vela en cuanto al número de buques y tonelaje, procediendo de España 106 buques de los 902 que arribaron al puerto, y sumando estos 28.908 toneladas de las 219.036 que corresponden á la navegación de vela. Si se considera el pabellón, ocupan los barcos españoles también el tercer lugar en cuanto al número, siendo de nuestra nacionalidad 97 de los ya citados 902; pero en cuanto al tonelaje sólo ocupa el quinto lugar, teniendo 17.988 toneladas de los 219.036, habiendo tenido más toneladas los noruegos y norte-americanos á pesar de tener menor número de buques.

Pero en cambio, de los 814 vapores llegados á Buenos Aires, durante el año 1879, ni uno solo ha procedido directamente de puertos de España (anexo número 3 B).

De los citados 814 vapores, ha habido de trece nacionalidades distintas europeas, entre las cuales las hay de segundo y tercer orden, como Noruega, Suecia, Grecia, Holanda, Portugal, Dinamarca y Bélgica. Hay hasta un austriaco, nación que tiene aquí pocos intereses y ninguna tradición; así, pues, la bandera española no ha traído *una sola* de las 516.682 toneladas que han venido en buques de vapor. Más adelante tendré la honra de demostrar á V. E. que con las mercaderías españolas que hoy vienen á estos países, y no son todas las que debieran venir, habría para cargar muchos vapores.

Creo de la mayor importancia hacer una pequeña reseña histórica de la navegación por vapor entre Europa y el Rio de la Plata, dando á V. E. conocimiento del por qué se han dejado arrebatar los armadores españoles el comercio de estos países.

Después de la guerra de la independencia Sud-americana la bandera española fué proscrita de los puertos en donde era exclusiva, á causa del monopolio que todas las naciones europeas ejercian con sus colonias. Por el año 1835, algunas casas de Buenos Aires, entre las que merece honorífica mención la de Llavallol, hicieron esfuerzos importantes para persuadir á los poderes públicos de la necesidad de reanudar las relaciones mercantiles con la metrópoli. Consiguieron su objeto y numerosos buques de vela emprendieron un tráfico bastante importante, dadas las condiciones de la industria de España en aquella epoca y las de estos países casi despoblados y asolados por las guerras civiles que ocasionaba la tiranía de Rosas.

Los buques de vela españoles traian aceites, vino, naipes, alpargatas, pasas, garbanzos, aguardientes, chocolate y algunos, aunque pocos, productos manufacturados; se llevaban cueros á España y carne tasajo á las Antillas, y traían sobre todo, emigrantes gallegos, en condiciones tales, que ese tráfico era una verdadera trata.

Así siguieron las cosas hasta 1862; la gran protección que el derecho diferencial daba á la bandera española y las condiciones especiales de un tráfico, que no aumentaba como debiera, no establecía competencia entre unas naciones y otras; además los armadores, consignatarios y capitanes, estaban asociados en sus negocios, y con el egoismo natural del que defiende un interés creado, se negaban á estudiar todo lo que pudiera significar variación, y el comercio español dejó pasar, sin comprender su trascendencia, el hecho importantísimo de la llegada del primer vapor al Rio de la Plata.

En 1862 empezaron casi simultáneamente las compañías Mala Real inglesa, y Mensajerías imperiales (hoy marítimas) francesas, á mandar mensualmente un vapor entre Rio Janeiro y este puerto, en combinación con los vapores de mayor porte que estas naciones tenían en la carrera entre el Brasil y Europa.

Así siguió hasta 1869, en que ambas compañías establecieron un servicio directo entre Europa y el Plata, que en 1873 se convirtió en bi-mensual, y así se ha conservado hasta la fecha.

Los vapores de las líneas citadas atendieron principalmente al servicio de correos y pasajeros; para la carga, comprendiendo la creciente importancia de este país, se estableció una línea inglesa desde Liverpool, que envió su primer buque á fines de 1863. El progreso de la sociedad Lamport y Holt, á que nos referimos, es inverosímil; hoy tiene más de 40 vapores que hacen hasta siete viajes mensuales entre Liverpool, Londres, Amberes y Buenos Aires.

Los que acabamos de citar fueron los únicos vapores que mantuvieron el tráfico regular con esta república hasta 1868, mereciendo sólo citarse, como memoria, alguno que otro que venía de Génova.

En 1868 se inauguró otra línea francesa entre Marsella, Génova y el Plata, al poco tiempo se estableció otra italiana con el mismo itinerario, y más tarde otra inglesa, desde Londres. Estos vapores y los citados anteriormente, siguieron viniendo hasta 1871, sin aumento en el número de líneas como V. E. podrá ver por el anexo número 4.

En 1871 puede decirse que empieza el verdadero tráfico de vapores con este río. En el anexo número 5 anterior podrá V. E. ver el desarrollo constante y regular que ha tenido la navegación por vapor durante el último decenio. En él observará V. E. que la navegación de vela sigue una progresión decreciente, simultánea á la creciente de la navegación por vapor. La importancia de la victoria de éste sobre la vela se ve palpablemente si se compara el cuadro que estamos estudiando con el siguiente, que muestra la estadística de los buques de vela en casi todos los años del anterior decenio.

V. E. sabe muy bien la importancia que diez años de vida tienen para estos países nuevos que, al poblarse, pueden desarrollar en proporción geométrica sus grandes recursos naturales, á pesar de ello y á pesar de que hay muchos artículos, como la sal y el tasajo, que hasta ahora sólo se cargan en bu-

ques de vela, el tráfico de estos en 1880 es menor que el de 1865.

Sería faltar á la respetuosa consideración que debo á V. E. detenerme á señalar las razones que en todas partes han hecho sustituir á la vela el vapor; ese problema, que para algunos pocos ha sido dudoso, está hoy resuelto, y lo único que han de estudiar las naciones que no quieran ser vencidas en las lides del progreso, son las condiciones favorables que deben aprovechar y los obstáculos que deben vencer en cada caso concreto.

A las razones á que en todas partes hay que atribuir la sustitución del vapor á la vela, debe añadirse en esta república: primero, el considerable número de obras públicas construidas y emprendidas, que han hecho precisos grandes medios de transporte y han aumentado las necesidades del país aumentando su riqueza; segundo, el crecido número de inmigrantes que llegan, sobre todo de las naciones latinas; y tercero, y principal, el establecimiento del cable eléctrico entre Europa y la América del Sur, que ha variado por completo los métodos de comercio, poniendo á los comerciantes en la necesidad de hacer sus operaciones de la manera más rápida y directa posible.

Los dos primeros motivos citados podrán servir á los navieros españoles como argumento en favor de la conveniencia de repartir con los de otras naciones los beneficios de un tráfico siempre creciente; mas el tercero merece grave consideración, porque ha colocado los negocios en situación tal, que la vela está condenada á desaparecer, casi por completo, de estos rios, y si no son vapores españoles los que recojan su herencia, serán vapores de otra nación.

He apuntado ya anteriormente, que los consignatarios, cargadores, capitanes y armadores, forman una liga que ha estado hasta ahora muy satisfecha con el método seguido y con el resultado alcanzado, y que no tiene interés en que cambie el estado de cosas existente.

Aunque es mi opinión, Excmo. Sr., que el comercio español en general, y los intereses de España presentes y futuros sufren gravemente con el sistema actual, creería dignos de consideración los intereses creados, si debieran subsistir en caso

de no establecerse las líneas de vapores en cuyo favor tanto abogan los hechos; pero V. E. se convencerá de que el actual sistema de comercio está condenado á morir muy pronto, y si no se sustituye con otro, sufrirán gravemente: primero la navegación española, más tarde el comercio español en general.

Hasta hace poco, los buques de vela españoles cargaban vino formando un capital para comprar la carga en que por el sistema de las *motas* han llegado, en algunos pueblos de Cataluña, á llevar parte, no sólo toda la tripulación, sino hasta casi todo el pueblo.

Como el flete de retorno de esos barcos es siempre la carne salada para la isla de Cuba, y las faenas de los saladeros son en cierta y determinada época del año, llegan aquí todos los buques españoles casi al mismo tiempo, haciéndose una competencia ruinosa; y como la plaza sabe que el precio de la carne que han de comprar tiene que salir del precio del vino, y sabe que la sociedad de que es gerente el capitán, no tiene más capital que el que lleva el buque en sus bodegas, puede hacerles la ley. ¿Puede de ese modo competir con las otras naciones?

No es este el único y exclusivo modo de comerciar, pero es al que están más acostumbrados y al que más afición tienen los patronos de nuestras naves. Algunos vienen también consignados á determinadas casas que hacen tradicionalmente el comercio de vinos y de carnes, y que no se conforman á ser desposeídos de él. No hace mucho tiempo ejercían un verdadero monopolio con los vinos españoles.

El caldo conocido por *Carlón*, cuyo nombre, que es corrupción de Beni-Carló, indica la precedencia de Cataluña y de Valencia, es una necesidad en este mercado; no sólo los muchos miles de españoles, sino sus familias y casi toda la gente del campo lo consumen.

Como he dicho, el vino español era el único aceptado: pero al establecerse los vapores aprovechando la facilidad de los fletes, los vinateros franceses enviaron grandes remesas con orden de venderlas á cualquier precio, para darlas á conocer, y la moda y hasta la calidad del líquido, que se adapta mejor al

refinamiento en la mesa, que la variación de las costumbres ha traído, fueron desterrando el vino español del consumo de ciertas clases de la sociedad. La invasión de la filoxera á los viñedos franceses y el precio que, á consecuencia de dicha epidemia, han alcanzado los caldos, no ha permitido á los negociantes franceses seguir haciendo los sacrificios que empezaron á hacer; el vino español no ha sido vencido y sigue demandado: por un cambio favorable á los franceses, que traen aquí sus vinos á menor costo, podrá variar la afición de la gente de campo como ha variado la de la ciudad de Buenos Aires, lo que ocasionaría un grave quebranto á algunas comarcas de España.

Es preciso que estemos siempre preparados y que nuestras mercancías no vengán aquí pagando fletes más caros, recargándose con el interés de cuarenta á cincuenta días de viaje, que es la diferencia de la vela al vapor, y no llegán todas al mismo tiempo, permaneciendo sin venderse en buques que malgastan estadías, sino que pedidas por telégrafo lleguen cuando hacen falta y cuando puede decirse están ya vendidas.

Un solo artículo (el vino) puede sostener una importante línea de vapores españoles. V. E. se convencerá de ello cuando sepa que durante el año de 1880 han venido al Rio de la Plata 80.430 *pipas vino tinto español* distribuidas así: á Buenos Aires 59.998, á Montevideo 20.532; es decir, contando el vino de otras clases, lo ménos han venido 90.000 *pipas* cantidad suficiente para cargar *tres grandes vapores al mes*.

El vino, dirán algunos, ha sido casi la carga total de los 97 buques españoles á que hemos hecho referencia, y si se les quita se arruinará á una porción de armadores. El argumento es cierto; pero como V. E. sabe por las quejas de los navieros españoles en la comisión informadora, cada dia acuden más barcos de vela extranjeros á cargar á los puertos españoles, y esto sucede porque desposeidos los buques de vela del comercio que el vapor les *arrebatá*, acuden adonde pueden, y son bien sabidas las desfavorables condiciones en que para competir se halla nuestra marina, que es la más cara.

Los buques de vela españoles tienen ya que sostener compe-

tencia con los extranjeros y es casi seguro que si ésta siguiera serían vencidos; pero no ha de durar mucho, porque unos y otros tendrán que ceder ante el vapor. Hasta ahora el vino sostenía nuestra navegación de vela, porque no convenía cargar en vapores á causa del precio de los fletes. Estos se han rebajado extraordinariamente, y el año pasado ha venido ya aquí un vapor inglés exclusivamente cargado de vino español habiendo cobrado un flete de diez á doce pesetas por pipa, ménos que los buques de vela que cargan más barato.

No hace muchos días el jefe de la casa Christhofhersen, representante de las principales líneas inglesas de vapores, y entendidísimo en las cuestiones de navegación, me decía que únicamente se debe atribuir el sistema de comercio seguido á que los exportadores de España y las casas españolas de aquí están interesados en los buques de vela; pero ha llegado el momento de operar un cambio, y que es seguro que si los navieros españoles no se apresuran á poner en la carrera entre los puertos de España y el Plata vapores adecuados, se han de establecer líneas de otras nacionalidades, que una vez establecidas no será muy fácil desalojar.

Existen sobrados elementos para sostener una línea de vapores que podría empezar siendo mensual con tres buques, y que seguramente antes de mucho habría de poner cinco ó seis y hacerse quincenal. Es preciso estudiar y ver el sistema seguido para el comercio que hace España en estos países para admirarse, no de su pequeña importancia, sino de la demasiada que ha adquirido.

V. E. se servirá ver en el cuadro núm. 7 el estado general de los valores de las mercaderías exportadas é importadas durante el año 1879 en la República Argentina.

España figura con pesos fuertes 2.177.027 en las importaciones, ocupando el octavo lugar, y 736.811 en las exportaciones, siendo la undécima nación. Le correspondió 3,14 por 100 del comercio general (importación y exportación); 4,85 por 100 de la importación y 1,54 por 100 de la exportación.

¿Es esto suficiente? Seguramente no lo es, y el número de habitantes de España, el número de españoles establecidos en

la República Argentina y las relaciones que, dado el origen de esta nación, debían existir entre la metrópoli y su hija, debían hacer esperar otra cosa.

El estado núm. 8 dará á V. E. el detalle de los múltiples objetos importados por España y que podrían ser objeto de comercio con esta República. Pero, ¿cómo pueden venir aquí en condiciones de lucha si para embarcarse tienen que ir á Marsella ó Burdeos, recargándose con gastos inútiles, ó tienen que esperar en Barcelona, Cádiz, Santander ó la Coruña, *que quieran* llevarlos los vapores que en esos puertos hacen cortas escalas y vienen de Francia, Italia é Inglaterra, casi siempre con la carga completa?

Puedo asegurar á V. E. sin temor de ser tachado de exageración, que hoy viene de España á estos países el mínimum de mercancías posible á causa de la falta de relaciones regulares.

Que estas deben establecerse, es indudable. V. E. me permitirá que uniendo á mi estudio la autorizada opinión de las muchas personas competentes que he consultado, me atreva á señalar el medio de establecerlas.

No hay duda ninguna que la línea debe venir del Mediterráneo. Los vapores deberían salir de Barcelona y hacer escalas en Valencia y Cádiz. Así podrían favorecer la industria de las más importantes regiones de España, cargar los vinos que hoy vienen en buques de vela y dar impulso á la exportación de aceites, cuyo principal mercado es Valencia, y cuyo más importante centro de producción está en Sevilla, unido á Cádiz por ferrocarriles y por la vía fluvial.

Los vapores españoles no deberían contentarse con explotar los productos de la costa de Levante de España y de las regiones que á ella afluyen. Sería conveniente que extendiendo sus negocios, ya sea por bien entendidas combinaciones ó prolongando los viajes, fuesen hasta Marsella y Génova, compitiendo con las compañías que hoy explotan nuestro comercio.

También sería muy importante que la compañía que emprendiera la patriótica y provechosa tarea de unir á España y al Río de la Plata, pusiese en combinación sus buques en Cádiz con los que recorren la costa atlántica de la Península, van á los im-

portantes puertos del Noroeste y Norte de España y desde allí á Inglaterra.

Si se diese la dichosa coincidencia que nuestros grandes armadores, marqués de Campo, Antonio Lopez y Compañía ú Olano Larrinaga y Compañía, quisieran emprender ese negocio, sus líneas ya establecidas y acreditadas llevarían ó traerían de Cádiz á Inglaterra los complementos de carga que á veces fuesen necesarios sin aumentar los tres vapores para una línea mensual ó los cinco ó seis que precisarían para una línea bimensual.

Hoy, que entre las patrióticas preocupaciones del Gobierno de S. M. se encuentra la de fomentar nuestros intereses en Marruecos y reivindicar en la costa occidental de ese imperio las factorías que en otro tiempo tuvo España y le fueron devueltas por el tratado de Vad-Ras, el fomento de nuestras relaciones con las islas Canarias es de la mayor importancia; los vapores de la nueva línea deberían hacer escala en Canarias, de donde van muchos viajeros al Uruguay, y combinando las salidas de Cádiz con las de la línea de Lopez, podría establecerse un correo semanal por lo menos, llevado en mejores condiciones de las que tiene el por ningún concepto honroso correo *Africa* que hoy va de la Península á las antiguas Afortunadas.

En distintas ocasiones he tenido la honra de elevar al conocimiento de V. E. la importancia que por su número, riqueza y laboriosidad tiene la colonia española aquí establecida. Su patriotismo es muy grande, su generosidad está bien probada, y es bien seguro que el día que se estableciera una línea de buenos vapores españoles, todos ellos los emplearían, cumpliendo gustosísimos el deber de proteger á la industria de su país que se presentara en honrosa y libre competencia.

Un número considerable, casi me atrevo á decir que la mayor parte de las casas introductoras en algunos de los más importantes ramos del comercio, son españolas; entre ellas encontraría capitales toda empresa seria, encontraría cargadores y lo que es más importante encontrarían compradores todas las industrias españolas cuyo adelanto les permita competir con las extranjeras.

Muy importante había de ser también el movimiento de pasajeros. En mi despacho num. 13, de 20 del pasado, tuve la honra de hacer presente á V. E. cuán numerosos son aquí los españoles. Sus negocios y sus afecciones hacen emprender viaje á muchos todos los años; además, si la línea española fuese buena, sería empleada por la mayoría de los hijos del país que conservan y aprecian nuestras costumbres.

La empresa que se presentara en estas plazas con vapores como los de las *Mensagerías Marítimas* tan buenos por lo ménos como *La France* y el *Umberto Primo* que tocan hoy en Barcelona, y ofreciera un buen servicio á bordo, si estuviese dirigida con inteligencia y supiese ponerse en combinación con las empresas de ferrocarriles, y ofreciera billetes dados en los puntos de desembarco para visitar Sevilla, Córdoba, Granada, Madrid, Toledo, los Sitios Reales, para recorrer los jardines de la costa de Levante y los distritos fabriles de Cataluña, haría al beneficiar sus intereses más por el adelantamiento de España que lo que podemos hacer las legaciones de S. M.

Hoy, triste es decirlo, los numerosísimos americanos que van á Europa á instruirse, á comerciar ó por recreo, no van á España, y del completo divorcio que entre estos países y el nuestro existe, viene en gran parte el triste estado de nuestras relaciones mercantiles.

Apelo á la bondad de V. E. para que me permita añadir á estas larguísimas consideraciones algunas relativas al régimen sanitario y aduanero, reproduciendo en parte lo que tuve la honra de decir al Ministerio del digno cargo de V. E. con fecha 14 de Enero, en mi despacho núm. 10.

Si España quiere mantener, crear y estrechar relaciones con el Rio de la Plata, que es el primer mercado de la América española, debe cambiar el régimen sanitario que hasta ahora sigue.

En Buenos Aires y en Montevideo no hay enfermedad alguna epidémica ni endémica; su clima, sus estaciones bien marcadas, su situación y los aires de la Pampa, frios y rápidos, hacen de estas comarcas una de las regiones más saludables del mundo.

La severidad del régimen sanitario de esta nación es de todos conocida, y las cuarentenas á que se someten las procedencias del Brasil durante los meses del verano, de Diciembre á Mayo y siempre que hay algun temor de contagio, son más rigidas que las impuestas en España á las procedencias de Cuba.

¿Qué peligro puede haber en que un barco que salga con patente limpia de Buenos Aires directamente para España, sea admitido á libre plática en Cádiz, por ejemplo, despues de veinte dias y de haber sido sometido á su llegada á una escrupulosa visita sanitaria que convenza de que es buena la salud á bordo?

Es imposible, que lo que en otras naciones no produce males, los produzca en España. Cerca tenemos á Francia y á Italia, con climas análogos al nuestro, que se aprovechan del comercio de países que hemos formado, á causa de las dificultades que ponemos á la navegación.

En el cuadro núm. 9 podrá V. E. ver una lista de las compañías de vapores hoy establecidas entre Europa y el Rio de la Plata. Es detalle digno de ser tenido en cuenta, que se están estableciendo continuamente nuevas líneas, y sobre todo que ninguna de las establecidas ha cesado su servicio, prueba evidente de que encuentran provecho en continuarlo.

La mayor parte de estas líneas han sido subvencionadas por sus Gobiernos.

La *Mala Real* y la *Pacific steam Navigation Company* reciben crecidos subsidios del Gobierno inglés. La *Lamport y Holt* recibe del Gobierno belga por llevar su correspondencia 50 francos por hora que disminuya el viaje de 35 dias á la ida y 37 á la vuelta desde Amberes. Además está libre del pago de faros, pilotajes, diques, etc.

Hoy es tema general de todas las personas que prestan atención á las cuestiones económicas la nueva ley votada por el Parlamento francés, concediendo á los vapores un premio de francos 1,75 por tonelada de registro por cada 1.000 millas que recorran, además de una bonificación sobre el casco y máquinas, si han sido construidas en Francia. Además de esto, las Mensagerías Marítimas, que hacen el servicio entre Burdeos

y el Plata, tienen 100.000 francos por viaje redondo, cobrando por este concepto 2.400.000 francos al año.

La ley de 30 de Enero, de subvención á la navegación francesa, dará gran impulso á las ya importantes relaciones mercantiles que sostiene Francia con este país, que es tal vez su mejor mercado.

Las líneas italianas que aquí vienen no gozan subvención y á pesar de ello aumentan sus buques y llevan una vida próspera.

No debo detenerme más en una cuestión que hoy preocupa á los economistas; á ellos toca decidir si la industria de la navegación debe ser privilegiada; yo creo cumplir con mi deber señalando los hechos de los que pueda deducirse enseñanza.

Contando con la bondadosa indulgencia de V. E., voy á permitirme, antes de terminar esta larga exposición, presentarle un cuadro en el que he agrupado los cuarenta y siete artículos principales del comercio español con esta República, especificando las cantidades introducidas y los valores declarados en las Aduanas durante los años 1877, 1878 y 1879. (Estado número 10.)

He comparado la introducción española con la francesa é italiana durante los citados años, poniendo antes la introducción total de todas las naciones para que pueda verse fácilmente la parte alícuota que corresponde á cada una.

He creído deber fijarme en esas tres naciones, porque sus productos naturales son similares, su situación geográfica parecida y porque las tres tienen aquí numerosísima agrupación de súbditos.

Debo llamar la atención de V. E. acerca de un defecto de la estadística de esta república, reconocido y confesado por la oficina especial. Todos los artículos desembarcados en Montevideo para ser trasbordados á este puerto, están clasificados como de procedencia del Estado oriental del Uruguay, y así resulta que un país en que hay sólo unas cuantas docenas de olivos, exporta en 1879 á la República Argentina 112.173 kilogramos de aceite en latas, con un valor de 32.803 pesos fuertes mucho más que España. Lo mismo sucede con todos los artí-

culos, aguardientes, conservas, vinos, objetos manufacturados, etc.; los cuales sólo tienen de uruguayo el haber sido consignados á casas de Montevideo, haber permanecido algunas horas en los depósitos de Aduana, ó haberse trasbordado de los buques ingleses y alemanes que van al Pacífico.

El Estado Oriental, que en la estadística comercial de la República Argentina aparece con 3.572.481 pesos fuertes en su importación y exportación reunidas, correspondiéndole 3,82 por 100 del comercio total, y con 2.121.602 pesos fuertes en las importaciones, correspondiéndole 4,72 por 100 del total, debe ceder la mayor parte de su comercio á las naciones europeas de donde proviene. Este hecho, digno de notarse, no altera nuestros cálculos, antes bien viene á corroborar nuestras ideas y añadir argumentos á los ya expuestos. De los 4,72 por 100 de la importación total á la República Argentina que se atribuyen al Estado Oriental, puede corresponder tal vez uno á España, siendo aún más necesaria, por lo tanto, la atención del Gobierno de S. M., que me atrevo á solicitar para este importante mercado.

Debo añadir á V. E. que Montevideo mantiene también cuantiosos negocios con el viejo mundo, y todo cálculo basado en el comercio y navegación con la República Argentina, debe ser adicionado con un importante tanto por 100 por el comercio, no sólo del Estado Oriental del Uruguay, sino también por el que la plaza de Montevideo sostiene con las provincias brasileñas de Uruguayana, Matto Grosso y Rio Grande, y con el litoral argentino del rio Uruguay.

Para completar el cuadro presentado en el núm. 10 en el que se ve la proporción en que están los artículos introducidos por naciones de productos similares, he creído deber extraer de los precios corrientes el que alcanzan en esta plaza los principales artículos españoles. Para que puedan formarse nuestros comerciantes una idea, aunque incompleta, de la oscilación de los precios, he tomado los que alcanzaron los productos españoles en la primera cotización de cada uno de los meses de Enero, Abril, Julio y Octubre (estado número 11).

A los datos de que hago mención, creo oportuno añadir algu-

nas observaciones que explican el precio alcanzado por artículos con los que puede y debe competir España, como aceites, aguardientes, conservas alimenticias y vinos; así como también el derecho que pagarán en las Aduanas los artículos españoles, y el precio á que cada uno de ellos es aforado.

Creo que á pesar de las deficiencias de este escrito, podrán sacar de él algún provecho los comerciantes españoles, porque los datos que remito en los adjuntos estados son oficiales.

La única advertencia que sobre ellos sea tal vez necesario hacer es, que los relativos al movimiento mercantil dan menos del que le corresponde á España, no sólo por el que viene por Montevideo y ya he señalado, sino porque embarcándose nuestros productos siempre en vapores extranjeros, y gran parte en Marsella, pueden figurar entre los de otras naciones.

La República Argentina, Excmo. Sr., con un área que Otto Hubner estima en 3.049.162 km. cuadrados; con una población que ha aumentado en los últimos seis años, según el mismo autor, en 190 habitantes por 1.000, siendo esta la razón mayor de los Estados de América; con un comercio que en los últimos treinta y cinco años ha crecido, por término medio, según M. Vaillant, 14,8 por 100 por año, más del doble del aumento del de los Estados-Unidos, 4 por 100 más que el de Francia, casi tres veces más que el de Inglaterra; la República Argentina que ocupa una superficie equivalente al 67 por 100 de la parte extra-tropical de Sud-América, es decir, de la parte en que no hay razas inferiores, en que los blancos pueden desenvolver todas sus actividades y en que se puede explotar el único productor de la riqueza, el trabajo, está destinada á ser una grande y poderosa nación, y es ya uno de los mercados más importantes del mundo.

Las condiciones naturales la favorecen extraordinariamente, y la trasformación que los adelantos modernos la han traído y le traerán son inapreciables.

El sistema fluvial más admirable del mundo, viene de las ardientes llanuras del Brasil, y permite que el comercio, después de haber cargado café, tabaco y azúcar en el Norte, vaya

recogiendo por las riberas al Sur, trigo y maíz producidos en prósperas colonias; y carnes, pieles y lanas sacadas de fértiles y extensísimas praderas.

El vapor recorre los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay en cerca de 2.000 millas; afluentes que entre nosotros serían considerados ríos de primer orden, surcan grandes distancias tierra á dentro.

El geógrafo y el comerciante estudian y quieren explotar ya el Pilcomayo y el Bermejo para que todos esos soberbios ríos juntos, lleven al río de la Plata un comercio digno de su majestad y de su grandeza.

Los ríos Negro, Neuquén, y Limay, que hasta hace poco sólo servían para abreviar los caballos del indio-pampa, terror de los ganaderos de Buenos Aires, Santa Fé, Córdoba y Mendoza, ven hoy sus aguas recorridas por comisiones científicas oficiales y sus riberas por los mismos soldados que han quitado al salvaje 15.000 leguas para darlas á la actividad del colono europeo.

El ferrocarril del Sur de la provincia de Buenos Aires, se dirige, recorriendo hermosas praderas, á buscar el puerto atlántico de Bahía Blanca; un español proyecta empresas, cuya magnitud haría dudar de su éxito si este siglo no fuese el del Canal de Suez, y sueña en construir un ferrocarril en el Chaco Norte y sacar al río Paraguay y llevar á Buenos Aires las riquezas de 33.000 leguas cuadradas, de desconocida tierra de promisión y todos los productos de Bolivia.

El Gobierno nacional prosigue con gran actividad los trabajos de prolongación de sus ferrocarriles que llegan mas allá de Córdoba en el camino de Chile, y más allá de Tucumán en el de Bolivia, deseoso de cumplir la hermosa promesa del general Roca, presidente de la República Argentina, que al tomar posesión de su elevado puesto el 12 de Octubre de 1880, dijo: «Por mi parte conceptuaré como la mayor gloria de mi gobierno, si dentro de tres años, á contar de este día, conseguimos saludar con el silbato de la locomotora, los pueblos de San Juan y Mendoza, la región de la vid y del olivo, Salta y Jujuy la región del café y del azúcar y demás productos tropi-

«cales, dejando además de par en par abiertas las puertas del
 «comercio de Bolivia, que nos traerán los metales de sus ricas
 «é inagotables minas.»

España que ve levantarse una gloriosa nación de su raza, que canta sus progresos en la lengua que le hemos dado, que ve contribuir á la riqueza de este nuevo pueblo á cerca de 100 mil españoles, no puede aislarse. En la lucha por la existencia desaparecen los menos aptos; y para que nuestro comercio saque el fruto que debe de las condiciones que le favorecen, es preciso que tenga medios de concurrir al mercado.

En mi pobre opinión una línea nacional de vapores es el primero de los esfuerzos que toca hacer á España, y por eso me he permitido distraer la atención de V. E. con esta larga disertación.

Buenos Aires, 24 de Febrero de 1881.

ENRIQUE DUPUY DE LÔME.

Número 1.

Resumen de la navegación con bandera española.

ENTRADAS.

442 buques, con 32.346 toneladas de carga en esta forma:

De Barcelona.....	48 buques con vino.....	con 41.852 toneladas...	14	332
» idem.....	» cargamento general.....	» 2.840 id.....	181	17.572
» Málaga.....	» id. id.....	» 1.183 toneladas...	1.372	
» Tarragona.....	» vino.....	» 489 id.....	1.687	
» idem.....	» cargamento general.....	»		
» Valencia.....	» vino.....	»		
» Habana.....	» aguardiente.....	con 628 toneladas.....		1.745
» idem.....	en lastre.....	» 200 id.....		
» Matanzas.....	con caña.....	» 947 id.....		
» Rio-Janeiro.....	en lastre.....	» 2.276 id.....		
» idem.....	con café.....	» 224 id.....		
» idem.....	» tabaco.....	» 143 id.....		
» idem.....	» vino y café.....	» 487 id.....		3.658
» idem.....	» harina y trigo.....	» 160 id.....		
» idem.....	» Fariña.....	» 218 id.....		
» idem.....	» harina y tabaco.....	» 248 id.....		
» idem.....	» aguardiente.....	» 202 id.....		
» Antonina.....	» yerba mate.....	»		240
» Cardiff.....	» carbon.....	»		334
» Santa Catalina.....	» harina.....	con 588 toneladas.....		725
» idem.....	» Fariña.....	» 437 id.....		
» Rosario de Santa Fe.....	en lastre.....	» 490 id.....		490
» Concepcion del Uruguay.....	con tasajo.....	»		485
» Paisandú.....	» id.....	»		640
» Gualeguaychú.....	» id.....	»		181
» Pernambuco.....	» azúcar.....	con 4.667 toneladas.....		2.016
» idem.....	» cargamento general.....	» 349 id.....		2.528
» Paranaguá.....	» yerba mate.....	»		
» Montevideo.....	en lastre.....	con 996 toneladas.....		
» idem.....	con azúcar.....	» 359 id.....		
» idem.....	» caña.....	» 495 id.....		
» idem.....	» Fariña.....	» 468 id.....		2.032
» idem.....	» cargamento general.....	» 314 id.....		

Número 2.

SALIDAS.

438 buques con 27.889 toneladas de carga, en esta forma:

Para	Nº buques	Carga	Con	Toneladas
Para Barcelona.....	3	buques con cueros.....	con	646
» idem.....	1	» tasajo.....	»	498
» idem.....	4	» sebo.....	»	258
» idem.....	4	» maíz.....	»	385
» puertos de España.....	4	en lastre.....	»	205
» Habana.....	32	con tasajo.....	»	3.851
» Matanzas.....	6	» idem.....	»	1.336
» Isla de Cuba.....	5	» idem.....	»	1.337
» idem.....	4	» cebollas.....	»	170
» idem.....	4	» tasajo.....	»	159
» Rio-Janeiro.....	20	» idem.....	»	3.936
» idem.....	4	» efectos.....	»	248
» puertos del Brasil.....	4	en lastre.....	»	481
» Pernambuco.....	5	con tasajo.....	»	797
» Villa Colon.....	3	en lastre.....	»	588
» Tuyú.....	3	» idem.....	»	654
» Bahía Blanca.....	4	con cargamento general.....	»	474
» San Nicolás.....	3	en lastre.....	»	496
» Concepción del Uruguay.....	4	» idem.....	»	847
» Zárate.....	4	» idem.....	»	200
» Concordia.....	6	» idem.....	»	1.505
» Casa-Blanca.....	2	» idem.....	»	736
» Paisandú.....	41	» idem.....	»	2.033
» idem.....	1	con sal.....	»	509
» idem.....	4	» vino.....	»	239
» Rosario de Santa Fe.....	5	en lastre.....	»	1.663
» idem.....	4	con tasajo.....	»	490
» Magdalena.....	4	en lastre.....	»	443
» Saigón.....	2	» idem.....	»	565
» Paraguaychú.....	4	» idem.....	»	498
» Baltimore.....	4	» idem.....	»	234
» Gualeguay.....	9	» idem.....	»	2.521
» Montevideo.....	3	» idem.....	»	687

Número 3 A.

Puertos de salida de buques llegados á Buenos Aires durante el año 1879.

PUERTOS.	Buques de vela.	Toneladas.	PUERTOS.	Vapores.	Toneladas.
Inglaterra.....	437	68.450	Inglaterra.....	104	464.349
Estados- Unidos.....	445	54.777	Paraguay.....	68	42.616
España.....	406	28.908	Francia.....	48	88.771
Brasil.....	73	45.425	Alemania.....	37	84.127
Francia.....	49	20.068	Italia.....	33	43.457
Alemania.....	48	3.964	Brasil.....	20	3.634
Paraguay.....	43	840	Bélgica.....	8	9.553
Italia.....	44	5.603	Perú.....	4	1.107
Bélgica.....	40	3.308	España.....	0	0
Holanda.....	40	3.440	»	»	»
Antillas.....	40	2.340	»	»	»
Las Indias.....	3	4.018	»	»	»
Chile.....	2	435	»	»	»
Uruguay.....	343	43.440	»	»	»
Varias.....	3	950	Uruguay.....	495	109.068
<i>Total.....</i>	<i>902</i>	<i>249.036</i>	<i>Total.....</i>	<i>814</i>	<i>516.602</i>

Número 3 B.

Buques llegados á Buenos-Aires durante el año 1879.

PUERTOS.	Buques de vela.	Toneladas.	PUERTOS.	Vapores.	Toneladas.
Ingleses.....	418	44.602	Ingleses.....	318	225.332
Italianos.....	406	54.756	Franceses.....	135	403.450
Espanoles.....	97	47.988	Alemanes.....	40	88.255
Americanos.....	77	39.749	Italianos.....	24	26.974
Alemanes.....	64	24.765	Brasileños.....	20	4.748
Noruegos.....	23	6.455	Belgas.....	4	5.635
Suecos.....	17	5.759	Espanoles.....	0	0
Franceses.....	14	5.933	»	»	»
Griegos.....	12	4.496	»	»	»
Holandeses.....	11	2.380	»	»	»
Portugueses.....	9	4.834	»	»	»
Brasileños.....	8	1.779	»	»	»
Paraguayos.....	3	422	»	»	»
Dinamarqueses.....	2	377	»	»	»
Belgas.....	2	773	»	»	»
Austriacos.....	4	299	»	»	»
Argentinos.....	245	10.214	Argentinos.....	117	22.525
Orientales.....	93	3.445	Orientales.....	156	39.763
Total.....	902	219.036	Total.....	814	516.682

Número 4.
Estado general del movimiento marítimo por vapor de Buenos-Aires en los años que se expresan.

AÑOS.	RIO DE JANEIRO.				LIVERPOOL.		VARIOS.	
	INGLESES		FRANCESES.		INGLESES.		INGLESES, FRANCESES É ITALIANOS.	
	Vapores.	Toneladas.	Vapores.	Toneladas.	Vapores.	Toneladas.	Vapores.	Toneladas.
1862...	12	12.468	12	15.400	»	»	»	»
1863...	12	12.468	12	15.400	3	2.832	»	»
1864...	12	12.468	12	15.400	48	20.025	2	754
1865...	13	12.921	12	10.504	21	23.332	4	337
1866...	12	12.456	12	10.504	30	30.374	3	1.272
1867...	13	12.914	12	9.984	34	33.108	9	7.635
1868...	12	12.456	12	9.960	32	30.600	26	24.699
1869...	12	11.138	10	5.300	37	38.139	41	41.097
1870...	11	»	»	»	27	29.385	82	92.365
SALIDAS.								
1862...	12	12.468	12	15.400	»	»	»	»
1863...	12	12.468	12	15.400	4	3.935	»	»
1864...	12	12.468	12	15.400	17	49.167	1	377
1865...	12	12.922	12	12.404	22	23.243	1	377
1866...	12	12.468	12	10.056	28	29.328	5	3.022
1867...	12	12.468	11	9.154	31	30.238	10	8.539
1868...	12	12.456	12	9.960	25	25.662	39	35.486
1869...	10	10.580	11	9.139	23	25.947	53	56.476
1870...	1	510	»	»	21	22.720	93	97.312

(Se continuará.)

VIAJEROS ESPAÑOLES DE LA EDAD MEDIA.

CONFERENCIA

PRONUNCIADA

EN LA SOCIEDAD GEOGRÁFICA DE MADRID

EL DIA 7 DE MARZO DE 1882,

POR

DON ÁNGEL LASSO DE LA VEGA.

SEÑORES:

Al dar gustoso cumplimiento á un deber reglamentario, desde este sitio donde me han precedido tan doctas personas, de profundos estudios en la ciencia geográfica, me habéis de permitir que, no por un alarde de falsa modestia, sino por convencimiento de mi propio valer, solicite toda vuestra benevolencia para conmigo, al dispensarme la honra de escuchar el incompleto bosquejo que he trazado sobre los viajeros españoles más notables que florecieron en la Edad Media. Asunto es este digno, no sólo de ser tratado por pluma más competente, sino de más detenido examen y estudio; pero ni el tiempo de que he podido disponer para ofrecéroslo, ni la extensión que debo darle, me han permitido que le imprima otro carácter que el de una ligera reseña, exenta de toda pretensión injustificada.

Grande es el apego y cariño del hombre al suelo en que tuvo su cuna, donde subsiste su hogar, donde le atrae el afecto de la familia, donde viven sus recuerdos; pero á la vez, un anhelo instintivo de traspasar el horizonte que oculta á

sus ojos las tierras para él desconocidas, de admirar las maravillas de la creación, los pueblos diseminados en diversos países, y aquellos monumentos debidos á la constancia, al genio y á la elevación de la humana inteligencia, le mueven á abandonar sus lares y su reposo, y á peregrinar por comarcas más ó menos distantes. Entonces le es dado admirar los portentos que en un siglo y otro ha fabricado la mano del hombre, aunque ya preciosas ruinas, sean vestigios de anterior grandeza, ó bien conserven su antiguo esplendor ó pateticen los adelantos de todo género que la audacia y el saber realiza; porque conforme se van añadiendo nuevos siglos á la historia del mundo, parece que la llama inspiradora de las grandes ideas y los pensamientos atrevidos, adquiere mayor viveza, y luce con nuevos é inesperados resplandores.

Este estímulo poderoso que impele al hombre en busca de lo desconocido, uniéndose á las necesidades de la existencia, al tráfico de las industrias y á los intereses del comercio, así como al estudio y conocimiento de los lugares del globo en que vive, le hicieron alejarse del suelo natal, y emprender más ó menos dilatados viajes, á los que en mucha parte son debidos los progresos de la ciencia geográfica.

El espíritu atrevido é investigador de los moradores de nuestra Península, se revela desde los tiempos más remotos. No sólo acomete la curiosidad y arrojo de aquellos, la exploración de cercanas comarcas, por las márgenes de sus ríos y las orillas de sus mares, sino que, aventurándose en estos, aprenden de los fenicios el arte de navegar, y partiendo de Gádes, surcan las olas del Océano, y llegan á las Cassitérides ó Sorlingas. Sin duda alguna sobresalen los españoles entre los navegantes y viajeros de la antigüedad, de una manera sorprendente. Sus empresas belicosas y las que estimulan sus intereses comerciales, les llevan á los mares que exploran y van conociendo; dejando así un constante estímulo á las generaciones que les suceden, para lograr nuevas conquistas á la ciencia. El poderío, la cultura y el saber van ensanchando el campo de sus glorias, conforme el hombre va conociendo nuevos países, y se establece el trato y comunicación entre

unos pueblos y otros. Sicilia, la costa occidental del Africa, las dos Etiopías, el Golfo Arábigo y las costas de Siria, son visitados por nuestros antiguos náutas. Partiendo de Gades con embarcaciones y pilotos españoles, un intrépido viajero que lleva el mismo nombre que tantos caudillos cartagineses, héroes de las guerras púnicas, el resuelto Hannon, aparece cinco siglos ántes de la era vulgar, como el protagonista de maravillosa leyenda, lanzándose en un mar que desconoce, á empresas temerarias y peligrosas, para desmentir al semi-dios que hubo trazado en las famosas columnas á que da nombre, su célebre *Non plus ultra*. El pensamiento de Hannon no puede ser entonces más atrevido. No tan sólo pretende traspasar el lugar donde la divinidad olímpica dió por terminadas sus aventuras y sus prodigiosos trabajos, sino surcar las olas de un mar cuyos peligros no le es dado prever, para descubrir las tierras de aquel grande Océano, límite entonces del globo, tal como era concebido en época tan remota. Hannon cumple su temerario propósito: es el héroe del tal hazaña; descubre y coloniza las tierras ignoradas; probando que es el viajero emprendedor que habia heredado sangre fenicia. Sus bajeles atraviesan el estrecho que separa á la Europa de la Libia, é inclinándose á ésta, va dejando en sus costas y en lugares convenientes, algunos de sus expedicionarios, que han de ser base de poblaciones futuras y lugar de escala en nuevos viajes que se puedan emprender. No he de seguir al historiador de su misma expedición, por los desiertos de aquellos mares, suspenso ante el sorprendente panorama que se ofrece á su vista, hasta el término de su arriesgada expedición al cabo Bojador y tal vez hasta el golfo de Guinea; retornando á Cartago para hacer grabar en el templo de Baal Molock, el dios de los fenicios, el relato del viaje tan venturoso como extraordinario, y memorable acontecimiento de aquella edad. A esta expedición se sucede la de Himilcon, también cartaginés, al Océano septentrional, siguiendo la costa occidental de la Península. Así como Hannon, sale de Cádiz con bajeles tripulados por españoles, y se encamina hácia el Norte, á la vista del continente europeo, de los países que han de llevar el

nombre de España, Portugal y Francia, y llega hasta las islas OEstrymnidas, llamadas más adelante Británicas. A estos viajes se debe la formación hecha por pilotos españoles de los periplos ó derroteros de Hannon y de Himilcon, de los cuales se conserva el primero, tenido como un manuscrito geográfico de la antigüedad, de inestimable valía.

No es mi ánimo detenerme en esta época remota, ni hacer prolija reseña de los célebres viajeros que en la misma descollaron en nuestra patria; pero me habéis de permitir que sólo de pasada recuerde, como prueba de ese espíritu aventurero y emprendedor que siempre ha dominado en los que heredaron su sangre, otras gloriosas expediciones, anteriores á las que he de presentar con mayor detenimiento, debidas también á los que tuvieron por cuna la hermosa península española.

Vedlos, pues, mediando cortos períodos, emprender una y otra arriesgada expedición á la Grecia, á la Mauritania y á Sicilia, no tan sólo llevados por un espíritu investigador, sino concurriendo con su bravura á notables hechos de armas, á navales contiendas y á la conquista de territorios bien defendidos. Sus expediciones á Italia, Africa é islas del Mediterráneo, se suceden durante las tres guerras púnicas, y su navegación á la Etiopía, donde extienden su comercio, acrecientan la prosperidad de los moradores de la isla de Gades. Nuestras costas son también visitadas por viajeros de otros países, y entre ellos, por Pytheas, el navegante marsellés ó más bien greco-galo, que las explora y describe, antes de emprender su marcha á las islas Orcadas hasta *la última Thule*, la Islandia ó las costas de Noruega, según los geógrafos modernos, donde entonces se presume que no hay más allá, y es para todos, en efecto, la última tierra del Norte. El viajero griego Pausanias recorre también nuestro suelo, entre sus excursiones por Italia, Macedonia, Grecia, el Asia, Siria y el Egipto, alcanzando igual renombre que aquellos otros de la antigüedad á quienes tanto debe la ciencia geográfica, y que dieron á conocer á las gentes diversos lugares del globo, tales como el historiador Herodoto, que amplía el mundo descrito por Homero; Etésias, heleno también, el comerciante Euxeno, visitante de las Ga-

lias; Nearco, explorador de la costa meridional del Asia, desde las bocas del Indo hasta el Eúfrates; el chino Fa-hian, asociado á otros de su religión, y recorredor de la Tartaria, el Tibet, la India y Ceylán. En esta época antigua puede España ofrecer la expedición de Eudoxio al Mar Rojo, con pilotos y marineros gaditanos, y la que él mismo hizo alrededor de Africa, sin pasar de las costas de Maurusia. No mencionaremos, para hacer menos prolija esta reseña, otras muchas expediciones emprendidas por compatriotas nuestros desde sus playas, con los romanos al Océano Atlántico, á las Canarias, según se cree por algunos, á las costas de Galicia, á Inglaterra, á las islas Cassitérides y al Africa. Sabido es que los godos y los vándalos con los españoles, hicieron repetidas expediciones á la Mauritania, y que los mismos vándalos con los últimos, arribaron á las Baleares, en cuyas islas dejaron las huellas de su asoladora espada.

Hemos llegado al límite que separa los tiempos antiguos de la Edad Media. En este período de la historia del mundo, ya los españoles siguieron sus expediciones, unidos á los godos, á las costas de Africa, á las meridionales de Francia, y por todo el Mediterráneo. Posesionados los árabes de nuestra península, se ofrecen con no menor afición á explorar los lugares poco frecuentados, y á lanzarse á marítimas y belicosas empresas. Citaré sólo las más notables de este último género, en el trascurso de su dominación en España. Las naves de los sectarios del Corán se dirigen á las islas Baleares y á la Cerdeña, y la escuadra de Alhacán recorre más tarde las costas de Italia dirigiéndose á Cerdeña, asimismo, y á Córcega. El árabe inquieto y emprendedor, acude otra vez al Africa y Alejandría, y no aplacando su sed de dominio, acomete, con el solo objeto de extender sus invasiones, la conquista de las citadas islas Baleares, que consigue, y parte á las de Cerdeña y Córcega de nuevo, y á los puertos de Niza y Civita-Vechia, de que se apodera. No he de recordar todas sus afortunadas audacias de este género, porque más bien son hechos de interés para la historia, que de provechosos resultados para los estudios geográficos, si he de fijarme en otros que tienen un carácter más

análogo con los que constituyen los progresos y adelantos de aquellos. Los moros andaluces llegan á imponerse en las playas del Mediterráneo. Conságranse al comercio, y llevan al Oriente las estimadas producciones de sus fértiles comarcas. Sorprendente es el desarrollo que consiguen dar á las artes, las ciencias, la agricultura, la industria y el comercio, y ya podemos señalar entre los sectarios del Profeta, ilustres viajeros que hicieron sus nombres afamados, y no en demanda de sangrientos laureles, sino de glorias menos costosas y más útiles para la ciencia, abandonando sus hogares para instruirse y dar á su vez noticia de sus observaciones en otras comarcas. Hállanse en este caso, dos árabes nacidos en Guadalajara, en el siglo VIII de nuestra era, Ahmed Ben Chalaf el Madiyuris y Ahmed Ben Muzalen Yangui. Hombres de erudición y de estudios, llevaron á cabo un viaje á Oriente, del que regresaron á Córdoba. Notable viajero es el sevillano Alzeyat, de quien se conserva una cosmografía, adornada de preciosas cartas geográficas y astronómicas, en el Monasterio Escorialense. Débe-se una descripción de Egipto, del Africa, del Asia y de España, al cordobés Abu Obaid. El valenciano Abu Mohamad Alabderita es autor de un exacto itinerario de Africa. El granadino Aben Isá el Gasaní, también viajó por el Oriente, y á su regreso, presentó al rey Alacken su geografía y descripción de las comarcas de Elvira. Abu Rihan, conocido por Albiruni, viajó en el siglo X por diversos países, y es fruto de sus observaciones, una acabada obra de aquella ciencia, que presta señalado servicio, porque en ella se fijan las longitudes y latitudes de muchos pueblos. Encuéntrase el resultado de los estudios de otro viajero, árabe también, en un libro discretísimo y curioso, debido á un ilustrado orientalista (1), en el cual se dan á conocer los adelantos de la geografía arábigo-española. Mohoammed Ben Aljathir se llama aquél, y siguiendo el texto inédito de sus escritos, hace el mencionado historiador la descripción del reino de Granada bajo la dominación de los Naseritas. En vano sería mi propósito de ofrecer en este pa-

(1) D. Francisco Javier Simonet.

raje todos los geógrafos y viajeros que han descrito parcialmente las comarcas en que se entronizó su raza durante siglos, porque tal empresa podría ser objeto de un trabajo de otra índole y con pretensiones de completo y acertado. Sólo he de limitarme á consignar el recuerdo del noble Xerife Edrisí, el viajero más importante y merecedor de estima de la Edad Media, cuyo tratado de geografía universal tanto ilustró este período de la historia. Falto de novedad y desautorizado sería cuanto sobre el mismo añadiese, conocidos los estudios que sobre su mérito y valer se han hecho en el día por tan competentes é ilustrados escritores (1), y entre aquellos el que con tanto gusto habréis leído en el *Boletín* de esta Sociedad, con el título de *La Geografía de España del Edrisí*. Nadie puede desconocer el gran influjo de los árabes, que supieron aprovechar cuantos elementos hallaron en los pueblos por ellos invadidos, en la propagación de los conocimientos geográficos (2).

No es de extrañar que nuestra península se viese frecuentada en el período de la Edad Media por viajeros de otras naciones, dadas las circunstancias por que aquella atravesaba. En los países donde entonces se sostenían luchas enconadas é incesantes, acudían aventureros y gentes dedicadas al tráfico comercial, porque esta misma agitación belicosa y el movimiento de sus milicias, favorecían sus intereses. Únese á esto, como ha observado en una de las Conferencias que habéis oído en

(1) Los Sres. D. Pascual Gayangos, D. Francisco Javier Simonet ántes citado, D. Aureliano Fernández Guerra y D. Eduardo Saavedra. D. José Antonio Conde publicó en 1789 la *Descripción de España* del docto Xerife, conocido por el Nubien-se, con notas, y el texto árabe al frente de la versión castellana.

(2) En un curioso libro titulado *Granada insigne, reino y ciudad ilustrísima de Granada*, compuesto en verso y marginado en prosa, por un hijo de la misma ciudad (1615), y en un breve catálogo de los naturales de la misma *que han escrito*, se halla la noticia siguiente, que es una prueba más del espíritu viajero de los árabes y el número no escaso de obras que les son debidas sobre este género de estudios.

«Juan de León, moro cuando el rey D. Fernando ganó esta ciudad, y después cristiano en Roma por el favor de León X, de quien tomó el sobrenombre de León, escribió la descripción de Africa en lengua italiana y otros muchos en lengua árabe, que no tenemos. Este anduvo mucho por el mundo.»

También es de recordar en este paraje, al árabe Alcazuino, que escribió su geografía, después de visitar las regiones del Africa y el Asia.

este sitio á un ilustrado consocio nuestro (1), la peregrinación que de dentro y fuera de España se hacía al sepulcro del Apóstol Santiago; costumbre y práctica que obedecían á la acendrada piedad de aquellos siglos, y que impulsaba también á muchos fieles á visitar, guiados por el mismo espíritu religioso, los santos lugares de Palestina.

Estos eran, sin duda los predilectos de los viajeros de la Edad Media, y al Asia encaminaban sus pasos la mayor parte, no siendo los españoles en escaso número. En ellos, los creyentes de fe profunda, veían la cuna de su religión, el sepulcro de un Dios humanado; y no tan sólo era objeto de curiosidad emprender una larga peregrinación á la ciudad santa, sino que á un tiempo solía ser un voto ó cumplimiento de alguna promesa, y trocaban allí su bordón por la rama de palmera, en señal del feliz logro de expedición tan penosa. Pero á esto se unía también que donde tal número de gentes concurrían, no pocos iban en busca de un lucro cierto; y como seguro negocio, se dirigían á aquellos parajes. No faltaban, además de estos, quienes llevados por el interés de la ciencia ó por el deseo de conocer los diversos lugares de la tierra de que el hombre es dominador y dueño por voluntad divina, acudiesen á estudiarlos y describirlos para conocimiento de todos.

Las Cruzadas habían abierto de nuevo el camino del Oriente. En este suelo habían tenido lugar grandes sucesos, y aquellas maravillosas epopeyas que refieren los Sagrados libros. Todas las generaciones desde tiempos anteriores, iban fijando en él sus miradas, porque allí es donde el sér humano tuvo su principio; donde desde remotísima época se representaba el drama de la humanidad, mostrándose ésta con sus culpables flaquezas, su ciencia y sus errores, sus admirables progresos, sus miserias y sus glorias; y donde al cabo se vió regenerada, ennoblecida en su condición moral, al más cruento sacrificio del Mártir sublime que derramó en aquella misma tierra su sangre, para volver á hacer al hombre digno de po-

(1) D. Juan Facundo Riaño.

seer esa suprema luz, destello de la suya, que había depositado en su mente. No es mucho, pues, que franqueada la senda, acudiesen grandes y humildes á contemplar con profunda veneración, respeto y entusiasmo, los lugares testigos de tantos hechos históricos, de prodigios tantos; y, sobre todo, que fuesen animados en su peregrinación, del piadoso anhelo de postrarse ante el Santo Sepulcro, por cuyo rescate habían sacrificado todas las naciones cristianas sus caudillos más valerosos, su nobleza más ilustre y su juventud más florida.

Desde los primeros siglos del Cristianismo, se encuentran viajeros que, impulsados por este sentimiento piadoso, acuden á los lugares donde tuvieron cumplimiento las antiguas profecías sobre la redención del hombre; y ya en el siglo v, dos españoles ilustres, Avito y Orosio, éste después de haber visitado en las playas africanas al sapientísimo Doctor Agustino, *movido por cierta fuerza oculta*, según sus palabras, llegan á hollar la misma tierra donde el divino Maestro dejó indelebles recuerdos de su paso. Más tarde otro obispo braconense, de Braga en Galicia, también rinde igual homenaje, y visita aquellas comarcas. Verdad es, que los viajes á la Palestina eran anteriores á los tiempos de San Jerónimo, quien en el año 385, residiendo en Belén, consigna que acudían á la ciudad santa peregrinos de Italia, de Etiopía, de Bretaña y de Hibernia. El itinerario del bordolés á Jerusalem, que Chateaubriand inserta en el suyo al mismo lugar, fue escrito en el año 333 para uso de los peregrinos de las Galias.

Sería en extremo prolijo y fuera de lugar en esta ocasión, el relato de las expediciones hechas por notables viajeros de diversos países, antes de terminar el siglo xi, en cuyos últimos años comenzaron las Cruzadas, y después de esta época memorable. Refiriéndome sólo á los que efectuaron los españoles, paraje es éste indicado para recordar una relación curiosísima que se encuentra en un códice del siglo xi, en el Archivo de la Corona de Aragón, adornado de viñetas y colores. Es la *Excursión á los Santos Lugares* por Arculfo, obispo franco, en el siglo vii de nuestra era, trascrita en el antes in-

dicado, por un monje cluniacense. Este relato es el mismo que, traducido al francés y algo más extenso, se encuentra en la notable colección de M. Eduardo Charton *Viajeros antiguos y modernos*. Arculfo, que además de Palestina, recorrió después Alejandría y Constantinopla, es una de las figuras más importantes entre los expedicionarios al primero de aquellos lugares, y sus observaciones sobre los que visitó han merecido, por su sobriedad y llaneza, ser tenidos en superior estima á otras sobre aquellos mismos. No es preciso encarecer el valor del escrito del monje citado, aun considerándolo tan sólo como curiosidad bibliográfica.

Un viajero de gran celebridad, reclama nuestra atención por ser España su patria y por la importancia de sus expediciones. Me refiero al Rabbí Ben Jonah Benjamín, apellidado de Tudela, por ser esta ciudad de Navarra, el lugar de su nacimiento. Dotado de un espíritu emprendedor, celoso por la religión de su raza, versado en no comunes conocimientos, y sobre todo en la Sagrada Escritura, emprendió un viaje de estudio, llevando además, el objeto de visitar las sinagogas de varios países, y á sus hermanos diseminados por la tierra, tal vez con el difícil empeño de rehabilitar su prestigio y conseguir tiempos más prósperos para cuantos seguían la ley de Moisés. Emprendió en el año 1160 su peregrinación por tierra á Constantinopla, llegando hasta la Tartaria China y diferentes provincias de la India, y despues de haber recorrido muchas islas del Océano Indico, regresó á España, de la que estuvo ausente trece años. Entonces dió á conocer su *Itinerario*, escrito con llaneza y sin pretensiones, con el título de *Moza-hot*, en el que trata, como fruto de sus observaciones, de muchos lugares del globo que no eran conocidos de los pueblos occidentales. Las descripciones de este notable viajero, han sido consideradas por algunos hasta como fabulosas, á la vez que de otros han merecido encomiásticos juicios; siendo de notar que uno de los traductores de aquellas, es el célebre Arias Montano (1). Este instruido hebreo, que frecuentó entre otros

(1) Se han hecho varias impresiones del *Itinerario Oriental* de Benjamín de Tu-

lugares no muy muy conocidos entonces, el Egipto y la Etiopía, pertenece á ese período de la historia de los viajes, que desde principios del siglo XII tanto ilustraron sobre el conocimiento de las tierras de Oriente, merced á las continuas excursiones de peregrinos y misioneros que desde la época de las Cruzadas, contribuyeron aun más á los descubrimientos y adelantos geográficos.

La extensión de los viajes de Benjamín de Tudela, no tiene precedentes. Basta la enumeración de los puntos del globo que recorrió, para que se juzgue la importancia de los mismos. Cruzó pues, la Francia, la Italia, la Grecia, Macedonia, las islas del mar Egeo, la Frigia, la Panfilia, la Armenia, todo el Asia Menor, las diversas provincias de Siria, la Caldea, la Arabia, la Persia, el Egipto, los desiertos de la Arabia, la Sicilia, la Alemania, la Bohemia y la Rusia. Su relato ofrece un gran interés, y sus descripciones, como las que hace especialmente de Tiro y Sidon, y en general de Palestina y Siria, se distinguen como notables. Dos ilustres viajeros modernos, Chateaubriand y Lamartine, han tenido, sin duda, en cuenta, las descripciones del instruido hebreo, en las suyas de aquellos lugares, tan poéticas é inspiradas por sentimientos de otro género. Es de notar, cómo coinciden las relaciones de los que han visitado los mismos puntos en nuestros dias, con las de Tudela; lo cual, desautoriza el parecer de los que le han juzgado poco verídico. En su siglo, y algunos después, fué consultado como autoridad, tanto por los de su raza, como por los cristianos; siendo de notar la extraña circunstancia de ha-

dela. Citase como la primera, la de Constantinopla, en 1543. Otras traducciones antiguas existen, la una en lengua alemana con letras rabínicas, impresa en Amsterdam en 1696, y otra en latin; la de nuestro insigne Arias Montano, con el titulo de *Itinerarium Benjamin tudelensis judaci*, en 1575. En el pasado siglo se ha vertido asimismo, repetidas veces á los idiomas francés, inglés, holandés y alemán. También se encuentra una traducción manuscrita en la biblioteca de Nuremberg. En época reciente se ha dado á conocer el *Itinerario* de Tudela con interesantes notas, en la excelente obra de Mr. Charton *Voyageurs anciens et modernes*, y en la de M. Alfredo Drion, *Histoire des voyages anciens et modernes*. En ambas se da un lugar preferente al hebreo nacido en España. Algunas de aquellas traducciones no satisfacen del todo, á juicio de los que las han cotejado con el original del mismo viajero judío.

berse dudado más tarde, hasta de su existencia. En nuestros tiempos, en que se ha podido confirmar la exactitud de su relato, comparándolo con otros más recientes, ha llegado á rehabilitarse el ventajoso concepto en que se le tenía, y su viaje es considerado, no sólo como el documento más antiguo y completo sobre la condición de los judíos en el siglo XII, según M. Charton, el autor de los *Viajeros antiguos y modernos*, sino como un precioso resumen de la historia del comercio de Europa en Asia y en Africa, en tiempo de las Cruzadas; notándose, según el mismo escritor, cierto afán poco común en el estudio que se hace en el día de este viajero. No ha faltado quien, en contraste con aquella opinión de la falta de veracidad de Tudela, el sabio Mr. Edward Robinson, le cite entre los autores á quienes es de sumo interés consultar sobre el estado de Palestina en la Edad Media, y le considere no menos digno de crédito, ni menos exacto que la mayor parte de los viajeros de su tiempo. El español Benjamín de Tudela, figura, pues, dignamente, entre los más afamados de los siglos del período histórico á que nos referimos, y su nombre se encuentra á la altura de los principales de entonces; tales como el de Cosmos, el comerciante y monje egipcio, cuyos negocios le llevaron á Etiopía, y después al Asia, hasta Ceylan; el del citado obispo francés Arculfo, visitante como él de la Palestina, Alejandría y Constantinopla; el del sajón Willibaldo, asimismo expedicionario en la Palestina y Siria el siglo VIII; el de aquellos mahometanos Soleiman y Aboud Zeid-Hassan, visitantes del Asia meridional, de la India y de la China; el del italiano Pian del Carpino, que recorrió la Tartaria; y por último, el de aquel llamado con razón el Herodoto de la Edad Media, el veneciano Marco Polo, á quien se debió entonces el conocimiento de las comarcas centrales y septentrionales del Asia, de las que antes aparecían en blanco las tres cuartas partes en todos los mapas geográficos.

Aunque traspase los límites de la Edad Media que me he fijado en este trabajo, que considero más bien, repito, como indicaciones para otro más completo, me habéis de permitir esta infracción de mis mismos propósitos, mencionando,

puesto que me refiero á viajes hechos por los españoles á la Palestina, algún otro relato, tanto del siglo xv, como del siguiente, que también son descripciones de aquéllos lugares. Es uno de estos la *Romería á la Santa Casa de Jerusalem* por un ciudadano barcelonés del siglo xv, llamado Oliver, cuyo manuscrito se guarda en el día en la Biblioteca de la Universidad de Barcelona, después de haber pertenecido á los religiosos del convento de Santo Domingo de la misma ciudad. Sus descripciones son verídicas y concuerdan con las que se conocen de otros viajeros contemporáneos suyos. En la inmediata centuria décimo-sexta, encuentro un visitante español de los mismos lugares, á quien con tal carácter me complazco en citar, después de haberle estudiado en concepto de autor dramático, de los más antiguos y notables por cierto, en la escena española. Me refiero al célebre autor de un excelente *Cancionero* y de las églogas tan estimadas, Juan de la Encina. En el año 1519 hizo este poeta un viaje á Jerusalem, acompañando al Marqués de Tarifa D. Fadrique Enriquez de Rivera, Gran Adelantado de Andalucía, y regresó á Roma á mediados de 1520, en donde, pasado un año, imprimió su *Tribagia ó via sacra de Hierusalem*, relación en verso de su peregrinación por estos santos lugares. Varias impresiones se hicieron de este curioso relato, unido á otro en prosa, que escribió aquel ilustre viajero, de cuya comitiva formó parte (1). El año 1588 visitaba asimismo la ciudad santa el Racionero y Maestro de Capilla de la basílica hispalense, Francisco Guerrero, que también escribió sus impresiones á la vista de aquellos parajes de tan grandiosos recuerdos.

Tarea útil y por demás curiosa sería, un estudio bibliográ-

(1) Entre las ediciones que se han hecho de este viaje de Encina, unido al que escribió D. Fadrique, una de ellas (Sevilla 1606), lleva el siguiente título: *Este libro es el del viaje que hice á Jerusalem, de todas las cosas que en él me pasaron desde que salí de mi casa de Bornos, miércoles 24 de Noviembre de 1518 hasta 20 de Octubre de 1520 que entré en Sevilla. Yo D. Fadrique Enriquez de Rivera, Marqués de Tarifa.*

Justo es añadir el nombre de este ilustre personaje, al catálogo de viajeros españoles.

fico de las obras de geografía y viajes debidas en todas épocas á laboriosos escritores españoles. Ciertamente que su resultado haría apreciar mejor, la afición y el cultivo constante y provechoso de esta ciencia, desde lejanos tiempos en nuestra patria (1).

Tiene un lugar distinguido y que me es grato señalarle por primera vez entre los viajeros españoles de la Edad Me-

(1) Entre las obras que sólo sobre viajes á Oriente y algunas en especial á la Tierra Santa, se han publicado en tiempos posteriores al que nos referimos, en nuestra Península, pueden citarse las siguientes:

Á Martín Martínez Dampies, quien presume D. Nicolás Antonio sea catalán, se debe la traducción de un *Viaje á la Tierra Santa, si quier peregrinación*, escrita por el Reverendo Bernardo de Breidenbach, Dean de la iglesia Metropolitana de Maguncia, Príncipe ilustre y Elector del Imperio. Este distinguido viajero, según refiere el traductor de su libro, visitó los santos lugares en compañía de dos nobles caballeros, llevando consigo pintores que sacaron las vistas de los parajes que reconocian, *cuya pintura y cosmografía*, añade, *fue asentada en esta obra*. Dicho viaje fue emprendido en 1483.

El Maestro D. Rodrigo Fernández de Santaella tradujo del latín á nuestro idioma, el libro de *Marco Polo, veneciano, y de las cosas que vió en las partes orientales* (1502), al que unió un tratado de cosmografía de Poggio Florentino, también traducido por él al castellano. Santaella puso una introducción á estos escritos, en la que da una breve noticia de las partes del mundo y lugares de que habla la Sagrada Escritura, y eran conocidos en Europa, Asia y Africa.

D. Pedro Manuel de Urrea es autor de la *Peregrinación á Jerusalem, Roma y Santiago* (1523).

Fray Antonio de Aranda, Guardian de San Francisco de Alcalá de Henares, escribió *Verdadera información de la Tierra santa según la disposición en que en este año de 1530, el autor la vió y paseó*. En esta época era grande el número de judíos españoles que habitaban en Galilea. «Son casi todos españoles, dice, y hay tantos, que me fue dicho que había mil moradores dellos; y no lo dudo, porque andando yo por la ciudad, entre cien personas que encontrábamos, los ochenta eran judíos, y todos hablaban el español.»

Bernardino Escalante hizo el *Discurso de la navegación que los portugueses hacen al reino y provincias de Oriente, y de las grandezas que tiene el reino de China* (1577).

El caballero de los Templarios de la Santa Cruz de Jerusalem, Pedro Escobar Cabeza de Vaca, es autor de la obra *Lucero de la Tierra sancta, y grandezas de Egipto y Monte Sinai, agora nuevamente vistas y escriptas* (1587.—Reimpresa en 1594). Es una relación compuesta en verso suelto, de sus impresiones de viaje á los lugares que indica.

Débese á Amaro Centeno la *Historia de cosas de Oriente*, 1.^a y 2.^a parte (1595). *Contiene una descripción general de los reinos del Asia, con las cosas más notables dellos*. En esta obra recomienda su autor, como digna de tenerse en cuenta en nuestra lengua, la *Historia de las cosas de Levante*, escrita en toscano de orden del

dia, el caballero aragonés Don Frey Juan Fernández de Heredia, ilustre por su cuna, gallardo por sus hechos, docto por sus estudios y aplaudido por sus letras; quien, siguiendo la hospitalaria orden de San Juan de Jerusalem, llegó á ser Gran Prior de Aragón en la misma, Caballero de Amposta, Gobernador de Aviñón y del Condado Venaissin, Gran Prior de Castilla y de San Gil, y que, más que á estas altas dignidades, debió la pública estimación de que gozaba, á su saber y bellísimas prendas. A muy avanzada edad, y después de una vida provechosa, halló el término de ésta, el año 1399. De carácter investigador, consagró una parte de su existencia, en especial su juventud, á acrecentar en largos viajes sus conocimientos. Después de haber dado prueba de sus grandes dotes de historiador en su obra *La Gran Chronica ó Istoria de Espagna*, escribió la *Chronica de los Conquistadores*, y por último la *Flor de las historias de Oriente*, dividiéndola en dos partes. Trató en la primera de los reinos y tierras de esta parte del globo, explicando su situación geográfica, de las costumbres de sus habitantes y otras particularidades curiosas y de interés con respecto á su religión y su historia.

Papa Clemente V, por Fray Haiton Armenio, y añade haber emprendido su traducción á nuestro idioma.

El portugués Fray Pantaleón Daveyro escribió un *Itinerario da terra sancta é todas sus particularidades* (1596).

D. Martín de Bolea y Castro publicó en 1601, la *Historia de las grandezas y cosas maravillosas de las Provincias Orientales, sacada de Marco Polo*.

Otro portugués, Frey Gaspar de San Bernardino, escribió el *Itinerario da India con a Descripção de Hierusalem* (1611).

José de Sesé es autor del *Libro de cosmografía universal del mundo y particular descripción de la Siria y Tierra Santa* (1619).

Por último y para no ser más prolijo en esta reseña, el Hermano Fray José del Santísimo Sacramento hizo y escribió el *Viaje y peregrinación de Jerusalem*. Su libro se imprimió en Lisboa el año 1744.

Cúmpleme hacer ligera mención también de una obra importante que debió escribirse en el promedio del siglo XIV, y que se guarda en la Biblioteca Nacional, manuscrita en letra de principios del inmediato. Titúlase *El Libro Ultramarino*, y trata sobre la geografía de la Tierra Santa y su historia, partiendo de la primera Cruzada, con descripciones de aquellos lugares.

No pretendo haber indicado todas las obras antiguas que puedan existir, de autores nacidos en nuestra Península, sobre viajes hechos á las comarcas á que me refiero.

Examinando el erudito autor de la *Historia crítica de la literatura española*, D. José Amador de los Ríos, á cuya memoria doy gustoso tributo de estimación y respeto como discípulo y amigo, el libro de Heredia la *Flor de las historias de Oriente*, hace notar que su segunda parte se refiere á la Tierra Santa, «teniendo por base y fundamento la *Gran Conquista de Ultramar*, y encerrando uno de los monumentos más preciosos que en este linaje de obras produjo la Edad Media. Tal era en efecto, añade, el *Libro de Marco Polo*, ciudadano de Venecia, cuyas portentosas narraciones que emulaban las maravillas del mundo caballeresco, alentando el espíritu aventurero de nuestros mayores, prepararon los dos más grandes descubrimientos geográficos que ilustran la historia de la Península Ibérica en los tiempos modernos. Tarea por demás interesante sería, prosigue, la de poner en claro, si debieron Vasco de Gama y Cristóbal Colón la primera idea de sus expediciones á la versión del *Libro de Marco Polo*, hecha por Heredia; y si por ventura diese resultado afirmativo, no dejaría de causarnos admiración el valor profético de las palabras del ilustrado Maestro: ningún suceso más provechoso ni de mayor ensalzamiento para la fe católica que los descubrimientos del Cabo de Buena Esperanza y del Nuevo Mundo.»

Y no he de pasar en olvido, ya que á las palabras de tan docto maestro me refiero, las que consigna también con relación á la misma obra de Heredia, por ser oportunísimo el deseo que en ellas se expresa. «Lastima en verdad, dice, que un libro que tanta influencia pudo tener en los dos grandes acontecimientos que dejamos citados arriba, permanezca de todo punto ignorado, habiéndose dado á luz otras versiones latinas, venecianas ó toscanas, mucho más modernas é incompletas. Gran servicio se prestaría á la historia de los descubrimientos marítimos, publicando, comentando é ilustrando el *Libro de Marco Polo*, y ya que nosotros no podemos consagrarnos á estas tareas, ni contamos con medios para dar á la estampa ésta y otras mil joyas de nuestra literatura, no será mal que excitemos aquí el celo de la Dirección de Hi-

drografía, á quien realmente cumple el llevar á cabo este linaje de publicaciones» (1).

La obra de Heredia á que nos referimos, se halla escrita en dialecto castellano aragonés, y su estilo es literario y discreto. Sus descripciones son galanas, y se ofrecen con novedad y atractivo. En mi concepto, ocupa un merecido lugar entre los españoles consagrados al estudio que es objeto de estos apuntes, el distinguido Maestro de San Juan. «¡Lástima es, insiste el autor ántes citado, que ignorado absolutamente de los eruditos, duerma todavía en el polvo de nuestras bibliotecas, un libro que tanta honra puede conquistar al nombre español, con verdadera gloria de Frey Juan Fernández de Heredia!»

Me he de permitir penetrar otra vez en los primeros años del siglo xv, cediendo al deseo de aumentar la lista de notables viajeros españoles, con el que es autor de un *Itinerario* de sumo interés é importancia. No me atreveré á darle un nombre ilustre, después de las atinadas observaciones del entendido bibliófilo y consocio nuestro, D. Márcos Jiménez de la Espada; el de Ruy González de Clavijo, nacido en Madrid, camarero del rey de Castilla Enrique III. Enviado este palaciego á la corte de Timur Bec (Tamorlan), en compañía de otros hidalgos y un religioso, volvió de su embajada, trascurridos tres años, en el de 1406, trayendo terminado, según se ha consignado por algunos, un libro de gran precio: el *Itinerario* de aquel notabilísimo viaje, que recibió, dos siglos después de D. Gonzalo Argote de Molina, el título no bien puesto, de *Vida y hechos del gran Tamorlan con la descripción de su imperio y señorío*, cuando es realmente un verdadero *Itinerario*. Según el mismo Argote, Clavijo escribió el libro á que nos referimos, de su propia mano, pero las observaciones del Sr. Jiménez de la Espada, hacen creer que no fué el

(1) El códice de *Flor de las historias de Oriente* se conserva en la Biblioteca del Escorial.

En el tercer Apéndice del tomo V de la *Historia crítica de la literatura española* del Sr. Amador de los Ríos, titulado *Sobre el libro de Marco Polo*, se copian algunos fragmentos de la versión de Heredia, para dar á conocer sus especiales dotes de escritor.

cronista de esta expedición, sino alguna persona cuyo nombre se ignora, del séquito de la embajada, «observador sagaz y narrador excelente y verídico,» y que acabó su diario en Alcalá, y con él, son las palabras de aquel escritor, una relación digna del viaje, y el libro de más amenidad é interés que pareció en el siglo xv. Pero el Sr. Espada lleva sus conjeturas aún más allá, y consigna su sospecha de que el autor de tan inestimable *Itinerario* fuese el poeta Alonso Fernández Mesa, llamado *El trovador de los viejos*, del séquito, según Pero Tafur, de la embajada de Enrique III al gran Tamerlán.

No he de detenerme con este discreto viajero, quien quiera que sea, en las islas del Archipiélago helénico, en las ruinas de Troya, en Constantinopla y tantos otros lugares como observa y describe, porque esto me haría incurrir en importuna digresión; pero sí consignaré que su obra está escrita con veracidad y llaneza, á la vez que con estilo digno y propio, y aunque no visitó todas las comarcas que Marco Polo, anduvo, según se ve confirmado en su relato, sí muchas de las mismas que el célebre veneciano. Y he de acudir otra vez á la autoridad de mi docto maestro, el Sr. Amador de los Rios, quien tiene por de Clavijo el expresado *Itinerario*, repitiendo sus palabras. «He aquí, dice, como el *Libro de Marco Polo* arrojando en la oscuridad de la Edad Media la idea del Oriente que hallaba natural preparación en la historia de las Cruzadas, y (dentro de nuestra España) en la heroica *Expedición de aragoneses y catalanes* pintada por la enérgica, ingenua y pintoresca pluma de Montaner, viene á fructificar en el terreno de los hechos. ¿Sería temerario el sostener, dice más adelante, la ya apuntada conjetura de que nació el pensamiento de Cristóbal Colón, de la lectura hecha en la versión de Frey Fernández de Heredia?... ¿Parecería descabellado el indicar que puede el libro de Clavijo contribuir también á este felicísimo resultado?... Pruebas fehacientes, pruebas verdaderamente históricas no tenemos para demostrarlo; pero aunque es posible que Cristóbal Colón conociese algunas de las traducciones francesas del *Libro de Marco Polo*, arriba citadas;

aunque pudo poseer algunas de las versiones latinas del mismo tratado y aun algún ejemplar de las italianas, si es que ya existían, siempre será de gran peso para esta cuestión, á que da margen la aparición de un códice castellano del siglo xiv, la circunstancia de haber hallado el ensayo de Heredia imitadores en la literatura española, é imitadores tales, que escriben bajo la inspiración producida en su ánimo por el mismo espectáculo que había inspirado á Marco Polo.» Hasta aquí las discretas reflexiones del ilustrado historiador y académico.

Una figura notabilísima en la historia patria, reclama nuestra preferente atención en este paraje. Ilustre y sabio viajero español de la Edad Media, es el célebre mallorquín Raimundo Lulio, que recorrió en los últimos años del siglo xiii y primeros del xiv, partiendo de su país natal, los de Francia, Génova, Sicilia, Chipre, Armenia, Palestina, Bugía, Bona, Argel, Alemania, Inglaterra y otros lugares de Europa y Africa. Dramática fué su vida: novelescos incidentes hacen interesante su juventud, en que la pasión y la poesía dominan su espíritu; y un súbito cambio convierte al hombre mundano y sensual, en el asceta penitente. Exáltase su fe; peregrina á Compostela; se consagra á la oración y al estudio, y con su inteligencia extraordinaria y su vivísima imaginación, llega á conquistar todas las cualidades del genio, y á ser asombro de sus contemporáneos. Inspirado por aquella fe y por su ciencia, su más ardiente propósito es evangelizar é instruir á los desconocedores de la fe cristiana, y parte á Mompeller, París y Roma, con el objeto de fundar escuelas de lenguas orientales, necesarias para difundir la luz del Evangelio entre los infieles. En 1292 se ofrece en Túnez, incansable propagador de su sana doctrina, y el riesgo de muerte de que logra librarse en aquella inhospitalaria tierra, le conduce á Génova y Nápoles, en donde se enriquece con nuevos y sorprendentes conocimientos. Desde esta época no cesan los viajes del autor del *Arte Magna*, por muy diversos puntos de la tierra, siempre impulsado por el nobilísimo afán de enseñar la práctica de la virtud y dar nuevas glorias al

saber. Evadido de la Torre de Londres, donde el rey Eduardo le retenía con engaños para aprovecharse de su ciencia, se dirige á Mesina, desde cuya ciudad regresa á su patria. Su pensamiento fijo de propagar la fe donde quiera, le lleva de nuevo á Alejandría y Jerusalem, y de aquí á Túnez y Bugía, último lugar este de sus expediciones, porque en él, víctima de la barbarie de sus moradores, queda herido á su feroz agresión, y aunque recogido en su nave por unos marinos genoveses, muere á la vista de Mallorca, su patria, heroico mártir de la fe y de la ciencia. Tal fué el hombre de prodigiosa fecundidad de ingenio, que unió en sí los dictados de filósofo, teólogo, moralista, jurisperito, matemático, orador, preceptista, químico, médico, náutico, apóstol y poeta; á los que no dudo añadir el de viajero ilustre; porque, como tal, son indudables los frutos que le deben las ciencias y las artes, y la navegación en particular, y no es exagerado decir que hasta la civilización española. La gloria que le circundó en vida y acompañó á su muerte, subsistió y ha sobrevivido á despecho de la calumnia que, asociada á la envidia, no en vano es constante enemiga del saber, porque la enoja su brillo. ¡Admirables y heroicos viajeros los de esta índole, á quienes se contempla arrostrando los riesgos seguros y los sufrimientos más crueles, ya bajo el sol abrasador de los trópicos, ya en las heladas regiones del polo, siendo á un tiempo que apóstoles de la fe, exploradores de lugares desconocidos y cronistas para la ciencia geográfica, de los misterios y maravillas de algun lugar de la tierra que aun no recorrió la planta del hombre civilizado!

Entre los viajeros del siglo xiv, nacidos en España, figura también el catalán Jaime Ferrer, á quien es preciso no confundir con otro Mosen Jaime Ferrer, anterior á éste, valenciano y cronista del rey D. Jaime de Aragón, con el que se embarcó como expedicionario en 1269 para la Palestina, y se cree fuera autor de unas trovas; y otro D. Jaime Ferrer, también catalán, cosmógrafo del siglo xv, y muy distinguido por los Reyes Católicos. El Ferrer que pertenece á la época á que me circunscribo, fué explorador de las costas de Guinea y partió

desde la isla de Mallorca al río del Oro en 1346. Hállase esta noticia en un *Atlas catalán del siglo xv* (1), el más antiguo que se conoce. El sabio escritor D. Martín Fernández de Navarrete, observa con suma oportunidad, que esta auténtica noticia prueba que ya fué un español al río del Oro, veintinueve años antes que saliera de Dieppe una expedición francesa con el mismo objeto, y con mucha mayor anticipación á los portugueses, puesto que estos no vieron aquella costa hasta el año 1445, en que Antonio González, con un navío del infante don Enrique, recorrió dicho río, y Lanzarote llegó con sus caravelas á Cabo Verde (2).

Como notable expedicionario y hombre de mar, se ofrece Luis de la Cerda, quien en 1348, habilita con el auxilio del rey de Aragón, una escuadra en las costas de Cataluña, con objeto de posesionarse de las islas Canarias; empresa que, á pesar de las guerras de Francia, consigue arribando á aquellas con dos de sus naves. En igual caso se encuentra Guillen de Roig, comisionado en 1366 para hacer efectivo el cobro del tributo de los reyes de Túnez, Constantina y Bujía, á las costas de Africa. Digno de recuerdo es también, el ciudadano barcelonés Zaclosa, enviado en 1373 con cuantiosos presentes al Soldán de Egipto, de quien recibe á su vez preciosos objetos, con los que regresa á su patria. Debe asimismo consignarse el viaje hecho también á Egipto por el caballero Bononato Zaperera en 1377, encargado por Pedro IV de Aragón, de negociar la libertad del rey de Armenia, en cautiverio del Soldán, con sus tres hijos. Los aprestos para esta embajada, se dispusieron en Barcelona; partiendo en las mismas naves los embajadores

(1) Ha sido publicado por M. J. A. Buchon, y fué encontrado hace algunos años en la Biblioteca de Paris.

(2) Estos hechos están comprobados, según el mismo D. Martín Fernández de Navarrete, en la *Descripcion de Africa* por Luis de Mármol, y el compendio de la *Historia de la India Oriental*, por Martinez de la Puente. Existe dibujado en la carta hidrográfica hecha en 1413, por Mecia de Viladestes, frente la embocadura de aquel río llamado del Oro, un barco con dos timones, teniendo la proa hácia el Africa, y con esta inscripción en catalán debajo del mismo. «Partió el bajel de Jaime Ferrer para ir al río del Oro, el día de San Lorenzo que es 10 de Agosto, y fué el año 1346.»

del rey D. Juan II de Castilla, que llevaban igual misión. Ya anteriormente, el monarca aragonés, en 1366, había dispuesto otro viaje á Alejandría, nombrando en calidad de embajadores al mismo Soldán de Egipto, á Omberto de Fenollar y Jazpert de Camplonch, con el fin de obtener la libertad de los comerciantes catalanes, el rescate de sus bienes é indemnización de los perjuicios que estos habían sufrido en las guerras de aquel soberano con el de Jerusalem, de cuya embajada salieron airosos.

Estas y otras expediciones tan repetidas en los tiempos á que me refiero, tienen otro carácter más marcado que el de viajes de resultados inmediatos para la ciencia geográfica, y he de ser por lo tanto parco en sus referencias. No he de hacer por la misma causa, prolija mención de las empresas de parecido género en la Edad Media, del conde D. Ramón de Berenguer, á Génova y Pisa; de los reyes D. Sancho de Aragón y D. Pedro de Navarra á las costas de Africa, ni la de á la Tierra Santa de D. Jaime I, y otras, por tener más colorido de aventuras guerreras, ó de índole distinta que la de viajes provechosos para aquel estudio. Por igual motivo, he de omitir las que se refieren al esforzado Roger de Lauria á las costas de Sicilia, y entre otras, la de los catalanes y aragoneses contra turcos y griegos; por mas que en cierto modo, por ellos se ensanchen los conocimientos de los lugares á que acuden. No dejaré de mencionar, un acontecimiento importante que produjo el carácter aventurero de Doria y el de Villaldo, y otros, ya en el siglo xiv, cual fué el tenido entonces por descubrimiento de las islas Canarias, importante provincia de nuestros dominios.

Los viajes que no sólo resuelven muchas veces los problemas de la ciencia, son poderoso medio para aumentar el comercio, la riqueza y el prestigio de los pueblos. Los vizcainos logran por ellos llevar aquel, á que se consagran, á los mares del Norte, y los catalanes, aun más afortunados, cruzan el Mediterráneo con sus bajeles, acrecentando su tráfico con actividad prodigiosa, no sólo en las costas de nuestra península, sino en las de Italia y Africa; y ya á fines del siglo xiv, extien-

den sus tratos á más lejanas comarcas, y sobre todo á Alejandría, donde el comercio se ofrecía más próspero y floreciente. En tales tiempos, éste llegó á un apogeo extraordinario, debido á las continuas expediciones de sus bajeles, desde que en 1250 concluyó el rey de Aragón un tratado con el Sultán, sirviéndose á este fin de expertos navegantes en aquellas aguas: Raimundo Ricardo y Bernardo Portier, á quienes bien puede incluirseles en el número de viajeros españoles de la Edad Media.

Los catalanes, cuyo carácter emprendedor es tan conocido, acrecientan su comercio por medio de viajes y expediciones en la época expresada, de un modo digno de atención. Las navegaciones de sus mercaderes á Levante, se extendían á los puertos de Siria y Egipto, y á las islas de Candía, Chipre y Rodas. El mismo rey de Chipre estimulaba á los catalanes á estas empresas en 1291; y en 1340 era extraordinario el movimiento comercial que las naves de aquellos producían en su Estado. Los nombres de Matías Jordá y Jaime Fivaller resonaban entonces en esta isla como iniciadores de tal movimiento, que á la vez producía gran enemistad en los genoveses, á quienes movía igual interés á disputarse el lucro de tan felices negocios, y á los que, los hijos de nuestro suelo, aliados con los venecianos, vencieron con la fuerza de las armas en el puerto de Famagosta.

Estos beneficios tan sorprendentes, debidos á las continuas expediciones y viajes, que se revelaban, así como en los progresos del comercio, en el fomento de las industrias, en la prosperidad de las artes, y en todas las manifestaciones de la actividad humana, también producían luz á la ciencia, y no pocos viajeros escribían sus itinerarios y relaciones amenas é instructivas, y útiles en sumo grado para los que después seguían sus mismas huellas en los lugares que describían. No todos los que han consignado sus impresiones dejaron sus nombres al frente de ellas, y existen obras anónimas de este género, de gran estima por su veracidad y mérito. Un estudio bibliográfico de las producciones españolas que se refieren á los conocimientos geográficos, sería de gran importancia.

Sólo he de permitirme aquí, aunque temeroso de abusar de vuestra paciencia, recordar alguna de las que fueron re-dactadas por viajeros españoles, además de las ya citadas, y cuyo autor se ignora quien sea; mención que no huelga á mi modo de ver, en este modesto trabajo (1).

(1) Entre los libros raros en el día, á que nos referimos, cuyos autores son españoles, sólo he de consignar como recuerdo del momento, los que cito á continuación. Un detenido estudio é investigaciones más amplias, darían por resultado la noticia de otros menos conocidos, y tal vez un catálogo bibliográfico sobre la materia, tan completo como fuera de desear.

Suma de geografía que trata de todas las partidas y provincias del mundo, en especial de las Indias; y trata largamente del arte de marear, juntamente con la esfera en romance: con el regimiento del Sol y del Norte; nuevamente hecha; 1519. Su autor es el bachiller Martín Fernández de Enciso. Hállase la siguiente nota sobre la misma, en el *Catálogo de la Biblioteca de Salvá*: «Esta edición de la obra de Enciso, es buscada con afán por los colectores de libros referentes á América, por suponerse que es el primero impreso en España, haciendo la descripción de aquellos países; y su rareza es tal, que Gallardo sólo consiguió ver un ejemplar falto de una hoja.»

Cosmografía de S. Hierónimo Girava, tarragones; en la cual se contiene la descripción de todo el mundo y de sus partes, y particularmente de las Indias y Tierra Nueva, islas de España y de otras partes del mundo; con la navegacion, longitud, latitud, grandeza y circuito de todas ellas (1570).

Julio Solino; de las cosas maravillosas del mundo. Traducido por Cristóbal de las Casas (1573).

La Cosmografía de Pedro Apiano, corregida y añadida por Gemma Frisio. La manera de describir y situar los lugares con el uso del anillo astronómico, del mismo autor Gemma Frisio. El sitio y descripción de las Indias y Mundo Nuevo, sacada de la historia de Franciscó Lopez de Guzman, y de la Cosmografía de Jerónimo Girava (1575). Contiene un notable mapa del mundo, que falta en algun ejemplar.

Tratado de las relaciones verdaderas de la región de la China, Cochinchina y Champan, y otras cosas notables, y varios sucesos sacados de sus originales (1628). Su autor D. Pedro Ordoñez de Ceballos. No está citado por Nicolás Antonio.

Historia del viaje espiritual y prodigioso que hizo á Marruecos el venerable padre Fray Juan de Prado. Escrita por el padre Fray Matias de San Francisco (1643). Este último fué compañero del primero en su peregrinación.

Nueva descripción del orbe de la tierra. En que se trata de todas sus partes interiores y exteriores, y círculos de la esfera; y de la inteligencia, uso y fábrica de los mapas y tablas geográficas, así universales y generales, como particulares, etc. El autor de este libro es D. José Vicente del Olmo. Fué impreso en 1681.

Breve descripción del mundo ó guía geográfica de Medrano. Lo más principal de ella en verso (1688). La parte hecha en esta forma, no pertenece á D. Sebastián Fernández de Medrano, su autor. Fué escrita bajo su dirección por D. Manuel de Pellicer, discípulo suyo, según se consigna en el citado *Catálogo de la Biblioteca de Salvá*.

Peregrinacion que ha hecho de la mayor parte del mundo D. Pedro Cubero Sebastian, con las cosas más notables que le han sucedido y visto entre tan bárbaras naciones;

La nación que desde tiempos muy remotos ofrecía á hijos suyos tan preclaros dados al cultivo de este género de conocimientos como un Pomponio Mela, quien se consagraba al estudio de la geografía, tan estimado ya entonces, dando á conocer una obra de tal importancia como la titulada *De Situ Orbis*, cuyo mérito se reconoce en todos tiempos; al célebre Lucio Anneo Séneca, como entendido en aquella ciencia, y autor también de algún tratado sobre la misma; no podía menos de conservar sus tradiciones, y seguir presentando nuevas señales de la suficiencia y espíritu observador de los que se dedicaban, andando los tiempos, á ampliar y difundir conocimientos tan necesarios.

En una interesante conferencia dada en este sitio por un distinguido consocio nuestro (1), y á la que ya me he referido antes, se han recordado los curiosos viajes de extranjeros en nuestra España, del siglo xv. En aquella se recomienda muy acertadamente el estudio de los libros de los que han consignado sus observaciones sobre nuestra península; estudio que parece abandonado, en efecto, y que puede ser de gran utilidad para ampliar tanto los conocimientos históricos como geo-

su religion, ritos, creencias y otras cosas memorables y curiosas que ha podido inquirir, con el viaje por tierra, desde España hasta las Indias Orientales. Escrita por el mismo D. Pedro Cubero Sebastián.

Este autor, lo es también de una *Segunda peregrinación, donde se refieren los sucesos más memorables.* Tales son ciertos hechos históricos de su época, (1680); y asimismo de una *descripcion general del mundo, y notables sucesos que han sucedido en él* (1697).

Historia y viaje del mundo, del clérigo agradecido D. Pedro Ordoñez de Ceballos, á las cinco partes de Europa, Africa, Asia y América y Magalaganica, con el itinerario de todo él (1691).

Obra rarísima es también la debida á Antonio de Nebrija, cuya edición parece ser de fines del siglo xv, y que forma la introducción á la *Cosmografía de Pomponio Mela*, impresa en Salamanca en 1493, la cual se cree lo fué también al mismo tiempo en igual papel y tamaño. Un estudio de esta clase, perteneciendo al docto Nebricense, no puede menos de ser digno de estima entre los que se refieren á la ciencia geográfica.

Tanto la *Biblioteca Marítima española*, obra póstuma del sabio escritor D. Martin Fernández de Navarrete, como el citado *Catálogo de la Biblioteca de Salvá*, contienen noticias de varios libros de este género muy curiosos, y algunos de ellos hoy raros por su antigüedad.

(1) D. Juan Facundo Riaño.

gráficos. De igual importancia considero las obras de esta índole, escritas también por españoles y que se refieren á otros países, así como al nuestro, en anteriores épocas.

Hállase en este caso un curioso libro de viajes, del período á que me concreto, y que enriquece las páginas del *Boletín* de nuestra Sociedad *El Libro del conocimiento de todos los reinos, las tierras y señoríos que son por el mundo*, escrito por un franciscano español, á mediados del siglo xiv, y que por primera vez ha publicado con notas llenas de erudición é interés, nuestro ilustrado consocio D. Marcos Jiménez de la Espada. Cuanto añadiese refiriéndome á esta notable relación de viaje, sería ocioso y falta de novedad, después del completísimo trabajo de su anotador, á quien también se debe la publicación de una de las más importantes crónicas del siglo xv. Me refiero á las *Andanças é viajes de Pero Tafur*, caballero de Andalucía, libro muy estimado de los eruditos. Todos conocéis los excelentes comentarios hechos al escrito de aquel fraile español; y me limito, pues, sólo á recordarlo en este paraje, como uno de los que figuran tan dignamente entre los de su mismo género en el período de la Edad Media.

Y ya que he nombrado el curioso libro de Pero Tafur, he de recordaros las palabras que en él ha consignado el entendido bibliófilo citado, á quien se debe su publicación en la importante *Coleccion de libros españoles raros ó curiosos*, porque coinciden con nuestro común deseo de que sean á la vez dados á la prensa otros de su índole, desconocidos ú olvidados en las bibliotecas y en los archivos. Son aquellas las siguientes: «Que los anales literarios de un pueblo como el nuestro, inquieto, amigo de aventuras, y en todo tiempo de correrlas lejos de sus hogares, no hayan podido ofrecer á la curiosidad y á la crítica, entre las obras producidas desde la aurora del romance hasta el descubrimiento del Nuevo Mundo, otra relación de viaje que el *Diario de la embajada de Enrique III de Castilla á Timur-leng* (1403-1406), publicado en 1582 por Gonzalo Argote de Molina como de Ruy Gonzalez de Clavijo, es una rareza debida seguramente á la misma causa que relegaba al olvido tan admirable escrito, como la peregrina-

nación extraordinaria de Benjamín Ben Jonah de Tudela (1159-1175), mientras del libro patrañoso de John de Mandeville se hacían tres ediciones castellanas. Porque antes y después de redactarse ese *Diario*, y dentro de aquel período, no faltó quien cuidara de consignar en relatos análogos el fruto y el suceso de sus jornadas por el mundo; y cuando menos dos de ellas han logrado la fortuna de subsistir aun en nuestros años.»

¿Qué más se puede añadir para comprender la importancia, que tendría la publicación de este género de obras, y el honor que habría de reportar á algunos viajeros de los expresados siglos, y á nuestra patria que les dió su cuna?

No habréis olvidado tampoco las palabras del que tan dignamente ocupó el sitial de la presidencia de esta *Sociedad Geográfica* (1), antes que el que hoy con iguales méritos, en un solemne acto de la misma, al honrar la memoria del insigne navegante español Juan Sebastián de Elcano. Como os ha de agradar el recordarlas y vienen muy á propósito en este lugar, he de permitirme reproducirlas. Se refieren primero á una de las obras dadas á conocer por el Sr. Jiménez de la Espada. «Mas por lo que hace á documentos inéditos, pocos podrían rivalizar en curiosidad é importancia con el *Libro del conocimiento de todas las tierras y señoríos del mundo*, escrito á mediados del siglo xiv por un franciscano español, cuyo nombre se ignora, obra de sabrosísima lectura para los profanos, á la par que objeto de consideración solícita para los geógrafos nacionales y extranjeros. Fué este fraile, prosigue, el primero hasta aquí conocido de una serie nacional de viajeros que no debe estar completa con él, y sus sucesores Ruy González de Clavijo, ó quien quiera que escribiese el *Itinerario* de su embajada, Pero Tafur el de las *Andanças ó Viajes*, el *Clérigo agradecido* D. Pedro Ordóñez de Ceballos, el doctor D. Pedro de Cubero y otros de menos importancia, cuyas obras corren impresas. Las colecciones españolas de papeles viejos han de esconder todavía algunas más, que irá descu-

(1) D. Antonio Cánovas del Castillo.

briendo el tiempo, y ya desde ahora el digno socio que ha dado al *Boletín* el manuscrito del fraile y dió también á conocer á Tafur, tiene á mano documentos de no menor cuantía, pues datan del siglo vi al x, y contienen el planisferio de las *Etimologías* de San Isidoro, adicionadas, con la circunstancia notable de hallarse en árabe las notas de uno de sus comentadores.»

Hemos transcrito los anteriores párrafos, debidos á la pluma de tan docto escritor, no sólo porque se aprecie su competente parecer, sobre el libro del fraile de San Francisco, sino para que se juzgue la importancia que da á las nuevas y constantes investigaciones que deben practicarse sobre los escritos de este género que pueden existir aun ocultos á la diligencia de los bibliófilos.

Entre las obras de viajes de la Edad Media, debe citarse, no por su mérito, sino por haber sido vertida á nuestro idioma, una que á la verdad no es para tenida en cuenta en un estudio serio de los adelantos geográficos de la época en que fué escrita. Calificada está ya en anteriores líneas. Titúlase: *El libro de las maravillas del mundo y del Viaje de la Tierra Santa de Jesusalen, y de todas las provincias y ciudades de las Indias, de todos los hombres mónstruos que hay en el mundo y muchas otras admirables cosas*. Comprende, pues, esta obra los viajes del caballero inglés John de Mandeville, que emprendió á la edad de 24 años, en el de 1322 y concluyó en el de 1356. Este viajero nos dice que *anduvo todas las partidas del mundo*; pero sus relatos no merecen crédito, puesto que dejando volar su fantasía, si bien refiere mucho de lo que vió, también lo hace de lo que no pudo ver. Aquellos monstruosos engendros que eran elemento necesario en todo libro de caballerías ó crónica maravillosa de su tiempo, con forma de gigantes, trasgos, diablos ó fantasmas, hubieron de inspirar sus descripciones, faltas, por lo tanto, de veracidad. Además, según autorizado parecer, este libro se halla formado de fragmentos de las obras de otros escritores que le precedieron, como de la del monje italiano Oderico de Portenau y de la geografía de Hayton. Este inglés de fecunda imagina-

ción, más novelista que verídico viajero, *después de haber recorrido casi todo el mundo*, así lo afirma, escribió, ya en su vejez, sus andanzas como lo hizo Marco Polo de sus expediciones, cuyo itinerario siguió á su vez en su mayor parte. Por qué este libro alcanzó los honores de ser reimpresso repetidas veces, á pesar de sus patrañas, tiene su explicación en esa misma tendencia de época á dar un carácter maravilloso á todas las producciones del ingenio. Nada interesa más que lo desconocido, y nada impresiona más al vulgo que lo que se le ofrece como maravillas envueltas en el misterio; y no es de extrañar, por lo tanto, que esas relaciones de viajes por tierras lejanas, presentadas, siguiendo el gusto reinante, con fantásticos aditamentos, aficionasen á su lectura, con perjuicio de la verdad y sencillez que debe existir en las obras de este género, que sin otro adorno, excitan la curiosidad y proporcionan deleite. No son, en verdad, ensueños y delirios de la fantasía, los relatos de aquellos descubrimientos que no podían presentirse de tal manera asombrosos, en la Edad Media; de aquellas conquistas inesperadas, cuyos héroes parecen semidioses, y que son verdaderas leyendas de encantamientos, plagadas de maravillas. Pero estos mismos sucesos, más bien para soñados que para creídos, y que no han de repetirse en la historia de la humanidad, eran resultado de los progresos de todo género, que, principalmente en la navegación, los viajes y el conocimiento de la ciencia geográfica, se adquirían ya en la Edad Media. ¡Cuán digna de estudio es esta época, bajo el punto de vista que hoy la considero! ¡Y cuánto admira y sorprende como precursora de otra de súbitos adelantos, en que parece que á una voz mágica, á un llamamiento imperioso, brotan del suelo patrio caudillos que son héroes, poetas que son genios, artistas que son colosos, y estudiosos varones que son sabios!

España ofrece en la Edad Media una transformación sorprendente. La ciencia, alejada de los pueblos envueltos en la barbarie, aparece radiante y rejuvenecida bajo el dosel de un monarca castellano que es merecedor por sus estudios y extraordinaria inteligencia, del renombre de *Sabio*. Este varón

insigne contribuye poderosamente á los progresos de los conocimientos humanos y con especialidad de los que son precisos para el geógrafo. Hombres inteligentes, siguiendo su ejemplo, se ocupan entonces «por el espacio de muchos años, según observa la autorizada voz de la Real Academia de la Historia (1), en rectificar los antiguos cálculos astronómicos, en disputar sobre los artículos más difíciles de la ciencia; en construir nuevos instrumentos; en observar por medio de ellos el curso de los astros, sus declinaciones, ascensiones, eclipses, longitudes y latitudes.» Todo contribuye en esta edad á que el saber abra nuevos senderos á la nación sólo entregada desde muchos años antes á disturbios y rebeldías que hallaban cortísimas treguas, y á que se esperasen con ánimo más sereno, glorias más tranquilas y prosperidades más seguras. En los últimos siglos de ese período á que se da el nombre de Edad Media, ya debía existir un vago presentimiento, justificado en verdad, de aquel de los grandes descubrimientos, en que España había de alcanzar tanta gloria, honor y poderío. Y llega, en efecto el tiempo en que una excelsa soberana, de alma henchida de fe y corazón animoso, inspirada por providenciales designios, oye al sabio y profeta, y favorece sus empeños, juzgados desvaríos ó irrealizables quimeras de un soñador. Los bajeles españoles van á trazar sus estelas, no ya en aquel mar Mediterráneo, cuyas olas más tranquilas despiertan tantos recuerdos históricos; sino en el Océano, mar inquieto y cargado de tempestades y de mayor soberbia, mar desconocido, y por lo tanto más lleno de peligros y asechanzas y aterradora grandeza para los que en él se aventuran. No seguirán confiadamente esos intrépidos nautas las hermosas riberas de aquel otro mar sereno y apacible, que figura en los cantos de Homero, y que ha conducido las corrientes de la civilización sobre sus olas de uno á otro lugar: que ha sido testigo de tantos hechos heroicos, y que ha llevado nuestras naves al Asia, ya á la Grecia, ya al Egipto, y á sus tripulantes á admirar sus aguas en el Adriático, envueltas en tradicional poe-

(1) Informe escrito por el Sr. Pellicer en 1798.

sía, y á las que bañan á Parténope que reflejan la encendida cumbre del Vesubio; no es, pues, esta azul superficie llena de encantador atractivo y tan conocida de nuestros navegantes, la que van á surcar esas carabelas desde el viejo mundo en demanda del suelo americano, entregándose á merced de la cólera de los elementos. Los viajes que los españoles emprenden en el siglo xv y el inmediato tienen carácter de epopeyas, y ningún suceso semejante á la hazaña del inmortal Colón ofrece la historia de la humanidad, como más digno de los sublimes cantos del vate. Dueña España de aquel ignorado continente, despiértase el ansia de nuevas conquistas para la ciencia geográfica; surgen héroes de nuevas hazañas, asombros y maravillas, que se lanzan á peligrosas navegaciones en busca de nuevos descubrimientos de tierras desconocidas que colonizar allende de los mares, para extender por donde quiera, siempre glorioso, el nombre de la patria.

¡Qué campo tan vasto se ofrece á los que emprendan la no fácil tarea de resumir los grandes empeños de tantos viajeros y navegantes españoles, como, á partir de este período, se destacan gallardamente, lanzados á una existencia de riesgos y aventuras, con el noble afán de dilatar nuestros dominios ó de estudiar las tierras conquistadas! ¡Qué número de intrépidos exploradores van apareciendo, no sólo en nuestra nación, sino en otras de igual espíritu emprendedor y decidido, como la Italia y Portugal, siguiendo el ejemplo de Colón y Vasco de Gama! Hé aquí, pues, coronados los esfuerzos de la Edad Media, cuyos progresos geográficos y cuyos adelantos en la navegación, se han patentizado de una manera tan evidente.

Contemplando, pues, desde el lindero de la historia del tiempo que me propuse no traspasar, esas grandiosas figuras de descubridores, conquistadores é ilustres viajeros, que honran á la Edad Moderna, y tributando merecido homenaje de admiración á sus estudios, su saber, su audacia y sus inclitos hechos; doy por terminado este bosquejo, que no otro nombre puede dársele, temeroso de haber abusado de vuestra atención y benevolencia. He dicho.

MISCELÁNEA.

EUROPA.

EL TÚNEL ENTRE FRANCIA É INGLATERRA.—Además de los enormes gastos que el gigantesco túnel de la Mancha ocasionaría, encuentra otra clase de obstáculos, cuando apenas han empezado los ensayos de perforación en Folkestone. Parece que el general Wolseley, y con él otros militares, no ven con buenos ojos esta obra, presumiendo que haga posible una invasión en Inglaterra, cuyo mejor baluarte es el canal que del continente europeo la separa.

Si tal oposicion es cierta no parece muy fundada, pues nada habría más fácil que inutilizar el paso envolviendo en las aguas á los que se aventurasen á empresa tan temeraria.

Pero sin tener en cuenta estos obstáculos, ha de hallar otro más grande el proyecto: el enorme gasto que requiere, pues se calcula que ha de costar más de 12.500 pesetas por m. lineal, mientras que el túnel de San Gotardo costó 3.375; el del Mont-Cenis 4.875; el construido por debajo del Támesis costó á razón de 32.500 por m.

Se cree que para producir el interés del 5 por 100 el capital que se emplee, han de pasar más de 4 millones de viajeros.

CANAL ENTRE EL BÁLTICO Y EL MAR DEL NORTE.—Hacía mucho tiempo que en Alemania se agitaba el proyecto de este canal, que ofrecía sus dificultades, por el mucho fondo que

requiere el calado de los grandes buques; pero, según anuncia la *Gaceta de Colonia*, se ha confiado ya la construcción de la obra á una compañía inglesa representada por MM. Welles y Bartling, de Londres.

El canal comenzará en Glückstadt sobre el estuario del Elba, terminando en la ría de Kiel. Estará defendido en el Báltico por las imponentes fortificaciones que impiden la entrada en Kiel, y sobre el Elba por la serie de baterías de costa escalonadas en su margen izquierda desde la punta de Kugelbalk hasta Graverort.

ISLA DE CHIO.—Después de los formidables terremotos que han asolado aquella isla, se teme ahora que está en peligro de desaparecer bajo las aguas, pues el suelo se baja cada vez más, los temblores son continuos y surgen manantiales de agua caliente por todas partes.

POBLACIÓN DE LA GRAN-BRETAÑA EN 1881.—La total de las islas británicas era á fines de 1881 de 25.986.268 habitantes, habiendo aumentado desde 1871 en 3.256.020. El número de nacimientos en este decenio ha pasado al anterior en 26.774, habiendo disminuido sensiblemente el de defunciones. Londres cuenta hoy con 3.814.571 habitantes; es decir, que tiene 560.311 más que en 1871.

ERUPCIÓN SUBMARINA.—El 5 de Enero los habitantes de Ætolikon, pueblo situado en la entrada del golfo de Patrás, y en su costa septentrional, notaron un olor desagradable que se esparció por todo su contorno y fué de larga duración; oyóse un ruido extraño, y al poco tiempo aparecieron sobre las aguas del golfo muchísimos peces muertos; al día siguiente se notó

alteración en el color de los metales, siendo todas estas circunstancias, y los temblores de tierra notados en los días anteriores, causa de gran alarma entre los habitantes. Desde entonces permanece la mar inquieta, viéndose la superficie cubierta de peces.

Los temblores cesaron el día 6; pero se viene observando algún movimiento de descenso en la costa septentrional y de levantamiento en la de Morea.

Según otras noticias, se añade que donde se ha verificado la erupción es una pequeña bahía que se encuentra un poco al Norte de la célebre ciudad de Missolonghi; en el centro de aquella bahía existe un pozo cuyo fondo no se ha encontrado, y que parece probable sea el cráter submarino. Muy cerca de esta bahía se levanta un cerro volcánico hendido, que los naturales llaman el Clivoura.

Como coincidencia notable, diremos que este cráter se halla precisamente en el eje que une el Vesubio con los distritos volcánicos de Santorín.

POBLACIÓN DE BÉLGICA.—Según el *Anuario político de Bélgica*, tuvo aquel reino un aumento desde 1840 á 1880 de un 36 por 100, contando en la última fecha con 553.665 habitantes, repartidos en 2.582 municipios.

UNIÓN POSTAL.—Según el informe de la comisión internacional de Berna, la unión postal comprende una extensión de 80.929.814 km²., y una población de 800.828.937 individuos, casi los dos tercios de la total del globo.

Durante el año 1881 han entrado en la unión: Chile; Estados Unidos de Colombia; las pequeñas Antillas Granada, Tabago, Barbada y San Vicente; Guatemala, Haití y Paraguay. Las islas de Hawai han entrado en 1.º de Enero de 1882.

ÁFRICA.

ANEXIÓN DE TÚNEZ.—La anexión de la regencia de Túnez á Francia, dice la *Revue géographique*, es un hecho consumado. Los franceses ocupan hoy á Túnez, Sfax, Gabes, la isla de Yerba y Susa, lo mismo que á Biserta y Tabarca en la costa septentrional; dominan el valle del Meyerda con el ferrocarril de Suk-Ahras á Túnez por Beja y Ghardimau; guarnecen á Kef y Kairuan, la ciudad santa por excelencia, la Meca africana; y si no conservan á Hammamet es porque su insalubridad ha echado de allí á nuestras tropas. Francia extiende su poder hasta las fronteras de Trípoli.

Con alguna habilidad puede concluir la insurrección actual, favorecida tanto tiempo por la estación; una vez terminada, deben estudiarse los medios de asegurar la dominación en la región inhospitalaria entre Tebessa y Kairuan.

POBLACIÓN DE TÚNEZ.—Según *L'Exploration*, Túnez cuenta con 119.670 habitantes, distribuidos por nacionalidades en esta forma:

Musulmanes tunecinos..	61.000	Hebreos argelinos ó protegidos franceses.....	600
Hebreos tunecinos.....	20.000	Hebreos ó protegidos españoles.....	400
Musulmanes argelinos...	40.000	Idem austriacos.....	60
Italianos.....	10.000	Españoles.....	40
Malteses.....	6.000		
Griegos.....	1.500		
Franceses.....	1.000		

EL REY DE LOS ACHANTIS.—Se había dicho que este rey, vecino é imitador de las barbaries de Dahomey, proyectaba matar á 200 jóvenes, para amasar con su sangre parte de los ci-

mientos de un palacio; pero según informes oficiales del cónsul inglés, esta noticia es una de tantas exageraciones que llegan á Europa relativas al continente africano.

EXPLORADORES EN MUATA YAMBO.—Han llegado á Loanda los alemanes doctor Pagge y teniente Wissmank, que se proponen visitar el territorio de Muata Yambo en el Quango, determinar las coordenadas geográficas de varios puntos y recoger muestras de minerales y colecciones zoológicas y botánicas. Es también su objeto fundar un establecimiento en aquel país para recibir y proteger en lo sucesivo á los exploradores de aquella parte de África.

EL TENIENTE CAMERON.—Este ilustre viajero prepara una expedición á la costa de Oro en el África ecuatorial.

ASIA.

NUEVO PUERTO EN COREA.—Se ha abierto para los japoneses el puerto de Ningsen ó Jinsen, que dista de la capital del reino sólo 35 km.

La colonia japonesa, merced á estas concesiones, aumenta constantemente.

LA «JEANNETTE.»—Sabido es ya el fin de esta desgraciada expedición; su jefe, el capitán de Long, no ha parecido todavía, y en su busca se han organizado tres expediciones, mandadas por el maquinista Melville; pero se cree que sean infructuosos sus esfuerzos. Este viaje confirma una vez más la dificultad inmensa, por no decir imposibilidad, de plantear

viajes regulares del Atlántico al Pacífico por el Norte de Siberia.

AMÉRICA.

EL DESIERTO AMERICANO.—Hace veinte años era el gran desierto americano, que se extiende desde el Colorado hasta las cascadas, el terror de los emigrantes. Todos los senderos que conducían á la tierra prometida le atravesaban, y pronto quedó cubierto de huesos de ganado y sembrado de tumbas humanas. Tiene una extensión de 40 millas desde la extremidad inferior del Hemboldt Sinte al rio Truchec y á Wadsworth, y el nombre de *Desierto de las 40 millas* que se ha dado á este territorio es hoy conocido en el mundo entero.

En todo él no se encuentra agua para beber. El camino de hierro está trazado por enmedio de matorrales de salvia, distantes algunas millas al Oeste de los lagos; y en el centro se halla la estación del espejismo, punto del cual deben haber conservado recuerdos los desgraciados á quienes extravió de su camino la perspectiva de aguas corrientes, de árboles en flor y de vegetación exuberante, que no existían más que en un horizonte engañoso.

Casi enmedio del trayecto se encuentran manantiales de agua hirviendo al pié de la montaña, y yacimientos considerables de sal, que explota la Compañía de las minas de Bonanza, que envía grandes cargamentos de esta sal á los mercados de la Unión. El depósito salino ha matado toda vegetación hasta muy largas distancias, y ha puesto al descubierto el antiguo lecho del lago. Entre este sitio y Wadsworth se notan accidentes geológicos muy extraños.

El suelo de la comarca parece compuesto de una sustancia de un amarillo claro, y los sitios más llanos están sembrados de gruesas rocas de todos tamaños, negras como el carbón. En ninguna parte se ven grandes árboles, y aun las matas de salvia son raquílicas.

La Compañía del ferrocarril ha hecho frecuentes tentativas

para procurarse agua para sus máquinas, pero sin éxito. Se ha excavado hasta una profundidad de 1.300 piés en los manantiales de agua caliente; pero no se ha obtenido más que una mezcla salobre de álcali líquido. Se lleva el agua en wagones provistos de un depósito; para los empleados de las estaciones entre Lovelock y Wadsworth, y las máquinas recorren 61 millas con una sola carga. Antes se colocaba detrás de la máquina una plataforma con dos depósitos de madera; pero en estos últimos tiempos se han construido nuevas máquinas con depósitos que contienen 3.700 galones de agua, y que recorren 75 millas sin detenerse.

VIAJE Á LOS ANDES ECUATORIALES.—Mr. Whymper, uno de los supervivientes de la catástrofe del Matterhorn (Suiza, 1865), en la que sus compañeros se despeñaron en un enorme precipicio, viajero intrépido que en 1867 recorrió la región NO. de Groenlandia, ha visitado últimamente los Andes y subido al Chimborazo y al Cotopaxi; en esta ascensión iba acompañado del capitán Markham uno de los viajeros que ha llegado por el Norte á más altas latitudes.

En la subida del Chimborazo, que tiene 6.425 m. de altura, tardó ocho días. Subió después al Cotopaxi, permaneciendo veintiseis horas consecutivas junto al inmenso cráter de la cumbre, que iluminan de un modo fantástico perennes llamas. Las detonaciones del volcán se oyen á 100 km. de distancia, y las cenizas que arrojan suben á veces á 7.000 m. sobre el nivel del mar. Desde el cráter bajan de tiempo en tiempo rios, no de lava, sino de agua, producidos por el deshielo de las heleras que rodean la cima. La altitud del Cotopaxi observada por Mr. Whymper es de 6.150 m.

EL ISTMO DE TEHUANTEPEC.—El ferrocarril proyectado por Mr. Eads para trasladar los buques del uno al otro mar pierde

terreno, pues se ha informado desfavorablemente por la comisión nombrada en el Congreso norte-americano, y además, la concesión que ha obtenido de Méjico tiene una cláusula que hace casi imposible la realización de la obra, pues dice que se le prohíbe la venta, hipoteca, transferencia ó participación á ningún Gobierno extranjero, anulándose la concesión en cualquiera de estos casos, y reservándose entonces el Gobierno mejicano el derecho de reivindicar la posesión de los trabajos hechos y de los terrenos concedidos á la Compañía.

TERRITORIOS DE LOS ESTADOS-UNIDOS.—Los llamados *territorios*, es decir, países que no han llegado á la categoría de Estados de la Unión por no alcanzar el número de habitantes que marca la ley, han aumentado en población considerablemente. En 1850 sólo contaban 172.927 almas, y en 1880 llegaron á 605.633, habitando una extensión de 938.050 millas cuadradas, ó sea un tercio de la total de los Estados-Unidos. Los territorios con sus nombres y extensiones respectivas son:

	<u>Millas cuadradas.</u>
Arizona.....	130.020
Dakota.....	149.400
Idaho.....	84.800
País de los indios.....	64.690
Montana.....	146.080
Nuevo Méjico.....	122.580
Utah (país de los mormones).....	84.970
Washington.....	69.180
Wyoming.....	97.890
Territorio no organizado.....	5.740

NUEVO PUERTO EN BUENOS-AIRES.—El comercio de aquella importante ciudad, que cuenta hoy con 280.000 almas, estaba en circunstancias muy desfavorables por la falta de un puerto

cómodo, pues los buques que allí se dirigen tienen que fondear á larga distancia de la costa, expuestos á los terribles pamperos, que ocasionan numerosos siniestros marítimos. Todo el ahinco de los argentinos es el de tener un puerto abrigado y cercano á la ciudad, y se han dedicado á buscar el sitio más á propósito. Parece que se han decidido por utilizar el riachuelo que desagua en el Plata á 2 km. al E. de la capital, tratando de construir en la boca una dársena, y dragando un canal, que permita el acceso de 6 millas de largo á través del fango que arrastra el río de la Plata. Ya está construida en Londres una buena draga con máquina que permita ahondar prontamente un canal de 9,75 m.

ESPAÑA Y CHILE.—Del *Economiste français* tomamos los siguientes datos:

«El comercio entre estas dos naciones nunca había sido de gran importancia desde la época de la emancipación, cayendo en 1864, hasta el punto de no pasar entre importación y exportación de 266.000 duros; hoy la importación solo en Chile excede del triple de esta cantidad, recibiendo en cambio España géneros por valor de 112 duros. Chile recibe especialmente tabaco por 41.600 pesos, y además, papel de fumar, aceite, vino, drogas, libros, etc.»

EMIGRACIÓN ESPAÑOLA EN LA REPÚBLICA ARGENTINA.—Del excelente trabajo que el cónsul de Portugal ha enviado recientemente á su Gobierno sobre la emigración de portugueses en la República Argentina, tomamos los siguientes datos relativos á la emigración española.

En 1870 residían allí 34.080 españoles, número que en el año 1880 había subido hasta 71.248.

La emigración durante el decenio de 1871 á 1880 es la siguiente:

Años.	Hombres.	Mujeres.	Niños.	Niñas.	Total.
1871.....	1.816	* 470	180	88	2.554
1872.....	Sin clasificación.....				4.411
1873.....	4.742	2.263	1.224	955	9.185
1874.....	4.603	1.718	1.144	807	8.272
1875.....	2.381	783	528	344	4.036
1876.....	2.278	558	375	252	3.463
1877.....	Sin clasificación.....				1.342
1878.....	2.134	754	336	147	3.371
1879.....	2.103	735	446	138	3.422
1880.....	1.822	800	315	175	3.112
					43.168

La emigración italiana es la única que excede á la española, pues llega en el mismo período al número de 156.197, siguiendo á la primera la francesa con 33.249 personas.

El total de emigrantes europeos que residían en la República Argentina á fines de 1880 era de 361.100 individuos.

ESCLAVITUD EN EL BRASIL.—Desde la ley de 1871, que ordenaba la emancipación progresiva de los esclavos, ha disminuido su número considerablemente; en aquella fecha se contaban 1.510.895 individuos de ambos sexos; hoy no llega á 1.300.000. Durante este período se han emancipado 58.000, han muerto 171.000 y han nacido 250.000, que son libres por aquella ley.

OCEANÍA.

EL VOLCÁN DE LAS ISLAS SANDWICH.—Según noticias de Honolulu recibidas en América, la última erupción del Mauna Loa ha sido la mayor de cincuenta años á esta parte. Habiendo empezado el 5 de Noviembre de 1880, no terminó hasta el mes

de Agosto de 1881. Cuando la lava se acumula sobre una gran extensión, dice Mr. Green, se forma sobre ella una espesa nube de humo y de vapores; al enfriarse éstos, y convertidos en agua, caen sobre el fuego, y se vuelven súbitamente á su estado gaseoso.

El pueblo de Hilo estuvo cercado de lava que, después de haber corrido más de 30 millas, se conservaba como un líquido incandescente.

EXTRACTO
DE LAS
ACTAS DE LAS SESIONES

CELEBRADAS POR LA SOCIEDAD Y POR LA JUNTA DIRECTIVA.

REUNIÓN ORDINARIA.

Sesión del 7 de Febrero de 1882.

Presidencia del Sr. Saavedra.

Abierta la sesión á las nueve y cuarto de la noche, se leyó y fué aprobada el acta de la anterior.

El Sr. Presidente cumplió el triste deber de participar á la Sociedad la muy sensible pérdida del Sr. D. Adolfo Rivadeneyra. La reunión expresó unánime dolor por esta desgracia que privaba á la Sociedad de uno de sus más doctos individuos, y acordó, á propuesta de la Presidencia, celebrar una sesión extraordinaria en honra y memoria del finado.

Acto seguido, y previa invitación del Sr. Presidente, disertó D. Lucas Mallada sobre las causas meteorológicas, geológicas y físicas de la pobreza de nuestro suelo, advirtiéndole, antes de entrar en materia, que tenía gran interés en transmitir sus ideas á la Sociedad, porque en la pobreza del suelo patrio fundaba principalmente el proyecto de división territorial y reducción del número de provincias que había sostenido contra la opinión de muy doctos Socios.

La Conferencia del Sr. Mallada, que mereció los aplausos de la reunión y muy expresiva felicitación del Sr. Presidente, se publica íntegra en el número del BOLETÍN correspondiente á Febrero.

Usó de la palabra el Sr. Coello, y las observaciones que hizo con motivo de la Conferencia del Sr. Mallada se publicarán también en el BOLETÍN.

La reunión, teniendo en cuenta esta divergencia de pareceres entre los Sres. Mallada y Coello, y la probabilidad de que algún otro Socio quisiera exponer sus ideas sobre el particular, acordó que continuara en una de las próximas sesiones el debate iniciado en ésta por el señor Coello.

Y se levantó la sesión á las diez y media.

JUNTA DIRECTIVA.

Sesión del 14 de Febrero de 1882.

Presidencia del Sr. Saavedra.

Abierta la sesión á las diez menos cuarto de la noche, con asistencia de los Sres. Rodríguez Arroquia, Abella, García Martín, Foronda, Bottella, Codera, Andía, Sebastián, Lasso de la Vega, Torres Aguilar y Ferreiro, se leyó y fué aprobada el acta de la anterior.

Se dió cuenta del despacho ordinario.

Se leyó una comunicación de la Dirección general de Instrucción pública remitiendo á informe de la Sociedad las primeras entregas del *Diccionario geográfico* que publica en Barcelona D. Pablo Riera. La Junta encomendó el estudio y juicio de esta obra á los Sres. D. Angel Lasso de la Vega y D. Manuel Diez.

Se acordó que, en atención á la festividad del día, no celebrase reunión la Sociedad el próximo martes 21; que el Sr. Lasso de la Vega diese su ofrecida Conferencia sobre *Viajeros españoles en la Edad Media* en la primera reunión del mes de Marzo; y que se anunciase para la segunda del mismo mes el debate sobre la riqueza territorial de España, iniciado en la reunión del 7 con motivo de la Conferencia del Sr. Mallada.

El Sr. Tesorero dió cuenta de la situación de Caja en el día de la fecha, y leyó el párrafo de la nueva ley del timbre móvil, que hace referencia á las Sociedades, Academias y Ateneos que deben fijar el sello en los recibos de las cuotas que satisfacen sus individuos. Ofreciendo alguna duda la interpretación del citado párrafo, prometió el Sr. Presidente informarse en los Centros oficiales de si es ó no extensivo á sociedades exclusivamente científicas.

Y acto seguido se levantó la sesión; eran las diez y media.

JUNTA DIRECTIVA.

Sesión del 28 de Febrero de 1882.*Presidencia del Sr. Rodríguez Arroquia.*

Abierta la sesión á las nueve y media de la noche, con asistencia de los Sres. Fernández-Duro, Abella, Vilanova, Botella, Foronda, Cordera, Andía, Sebastián, Merelo, Lasso de la Vega, Ferreiro y Torres Campos, se leyó y fué aprobada el acta de la anterior.

Se dió cuenta del despacho ordinario.

Se leyó una comunicación del Sr. D. Vicente de Jove y Hevia, cónsul de España en la isla de Madera, enviando un legajo de apuntes geográfico-estadísticos sobre la Senegambia, recogidos en el propio país por el jóven viajero M. Simontre. La Junta acordó que la sección de Publicaciones estudiase dichos apuntes, con objeto de insertar en el BOLETÍN los que más interés y novedad ofrecieran.

El Secretario general participó que, por iniciativa del Sr. D. Cándido Sebastián, el Sr. Presidente y él habían nombrado, procediendo con la urgencia que el caso requería, una Comisión que asistió, en representación de la Sociedad, al entierro del cadáver del que fué nuestro consocio, D. José Moreno Nieto, y que dicha Comisión la habían constituido los Sres. Nava, Fernández-Duro, Vilanova, Botella, Macpherson, Sebastián, Torres-Aguilar y el que hacía uso de la palabra. La Junta aprobó, calificándola de muy oportuna y acertada, la resolución de los Sres. Presidente y Secretario general, y acordó que en la velada ó sesión extraordinaria que debía celebrarse para honrar la memoria del Sr. Rivadeneyra, se leyeran también necrologías de los Sres. Marqués del Socorro y Moreno Nieto, redactadas la primera por el Sr. Foronda y la segunda por el Vocal que designase una Comisión nombrada con objeto de preparar y organizar la referida sesión extraordinaria. Para esta Comisión fueron nombrados los Sres. Fernández-Duro, Torres-Aguilar y Ferreiro.

Promovióse, por último, debate entre los Sres. Merelo, Rodríguez-Arroquia y Fernández-Duro acerca de la forma en que la Sociedad debía honrar en lo sucesivo la memoria de los Socios que falleciesen, y acordó la Junta que, como se ha hecho hasta el día, se diera cuenta de

las bajas ocurridas por defunción en los resúmenes de tareas y actas de la Sociedad, se insertaran necrologías en el BOLETÍN, ó se celebrasen sesiones extraordinarias, según el renombre científico de los finados, ó la especialidad de los servicios que hubiesen prestado á la Sociedad ó á la ciencia geográfica.

Y se levantó la sesión. Eran las once y media.

