

DERROTERO DE LA FRAGATA «SANTA ROSALIA» A LA ISLA DE PASCUA, EN 1770

por Francisco S. MELLEN BLANCO



El peligro de establecimientos extranjeros en las costas e islas del Pacífico hizo que el Teniente General de los Reales Ejércitos, Virrey, Gobernador General de los reinos de Perú y Chile, don Manuel de Amat y Junyent, preparara un plan de defensa en aquellos puntos estratégicos de las zonas desamparadas de Perú y principalmente en el extenso territorio costero de Chile.

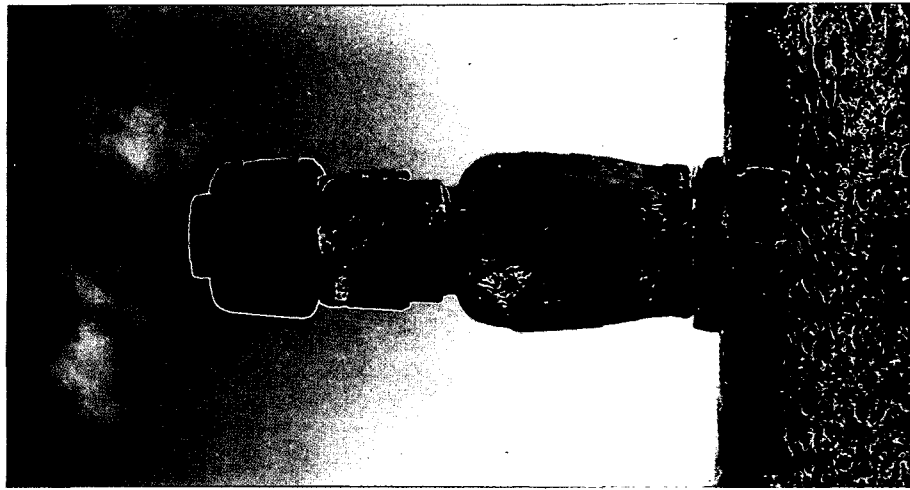
Por una parte reforzó las guarniciones de Lima, Callao, Valparaíso, Valdivia, Chiloé e islas de Juan Fernández. Referente a ello el mismo virrey Amat escribía (1): *«Yo me hago cargo que estos puertos por su extensión no son todos defensables, siendo unos campos libres a los enemigos de la Corona, pero merecen el mayor aprecio del Virrey las plazas y Presidios de Valparaíso, Concepción, Valdivia y Chiloé, Islas de Juan Fernández, Panamá y Guayaquil. Cuando intervenga cualesquiera novedad, sus Gobernadores han de ocurrir a V.E. alegando necesitar más gente y pertrechos de guerra. Los presidios de Valdivia y Chiloé han sido objeto de las naciones extranjeras para fundar en ellos colonias, y el Presidente de Chile no puede favorecerlos sin que V.E. le facilite todos los preparativos conducentes a su defensa. La plaza de Panamá, que fue saqueada y quemada, año de 1670, por el pirata inglés Enrique Morgan, necesitó el auxilio del Excmo. Sr. Virrey Conde de Lemos para impedir otras mayores consecuencias. El puerto de Guayaquil, que también fue sorprendido por el inglés Guillermo Dampierre año de 1709, no tuvo otro recurso que hacerlo al Excmo. Sr. Virrey que entonces lo era el Marqués de Castel dos Rius.*

(1) Memoria de Gobierno, pág. 703 de la ed. V. Rodríguez Casado y F. Pérez Embid.

Añadiendo también Amat en su «Memoria de Gobierno» las condiciones estratégicas de dichas poblaciones: *Finalmente doy a V.E. razón de los Puertos que se hallan en estas costas, capaces de abrigar algunas embarcaciones y que se mantengan en ellos. El puerto de San Carlos en Chiloé es capaz de muchos buques, mas no es apropósito en el invierno, por reinar los Nortes, que impiden la salida. El de Valdivia es pequeño. El de la Concepción de Chile tiene buenas cualidades, fondeando en Talcahuano, con provisión de agua, leña, y una crecida población. El de Valparaiso es malo en el invierno por dominar recios Nortes, que impiden la salida. El de Coquimbo es el de estas costas, en se forma una media luna, que puede resguardar toda la Armada Española, más se halla la aguada distante dos leguas. Los que corren la costa de Arica (que llaman intermedios) son unas caletas de ningún aprecio para mantener embarcación alguna. El puerto de Pisco, inmediato a esta capital, es de buen fondo, aunque dominan unos vientos recios que vienen por el Sudeste, que llaman Paracas, en que es preciso tener las mayores precauciones para la seguridad. De los puertos del Callao y del Lancón tengo dadas a V.E. antecedentemente las noticias respectivas. Todos los puertos que corren hasta Paita son unas costas bravas y de difícil desembarco. El puerto de Paita es apreciable, y en que se pueden mantener una gran armada, pero hay falta de agua, por estar ésta a una legua de distancia. El de Guayaquil se gobierna por mareas, siendo preciso ir fondeando desde la isla que llaman el Amortajado hasta la Punta de Arenas, donde se recibe práctico para entrar al puerto de la Punada, que es la boca del río, cuya canal tiene bajos de lama y arena por ambos lados.»*

Los demás puertos entrañarían serias dificultades para el desembarco, bien por su orografía, bien por estar la población bastante alejada de la zona costera. Por otra parte rehizo y reconstruyó fuertes y castillos en Perú y Chile, entre los primeros, el Real Felipe del Callao y los de las islas de Juan Fernández y Chiloé, y en los segundos los castillos de los puertos de Valparaiso y Valdivia, principalmente.

Manuel Amat, que había tomado posesión del virreinato del Perú el 12 de octubre de 1761, recogió información de que el navío inglés *Endeavour* al mando del Capitán James Cook estaba realizando un viaje por zonas del Pacífico Sur. Se refiere al primer viaje que hizo dicho marino, y que visitó varias islas de la Polinesia, llevando a bordo a los científicos naturalistas Solander y Banks y al astrónomo Charles Green. Observaron el paso de



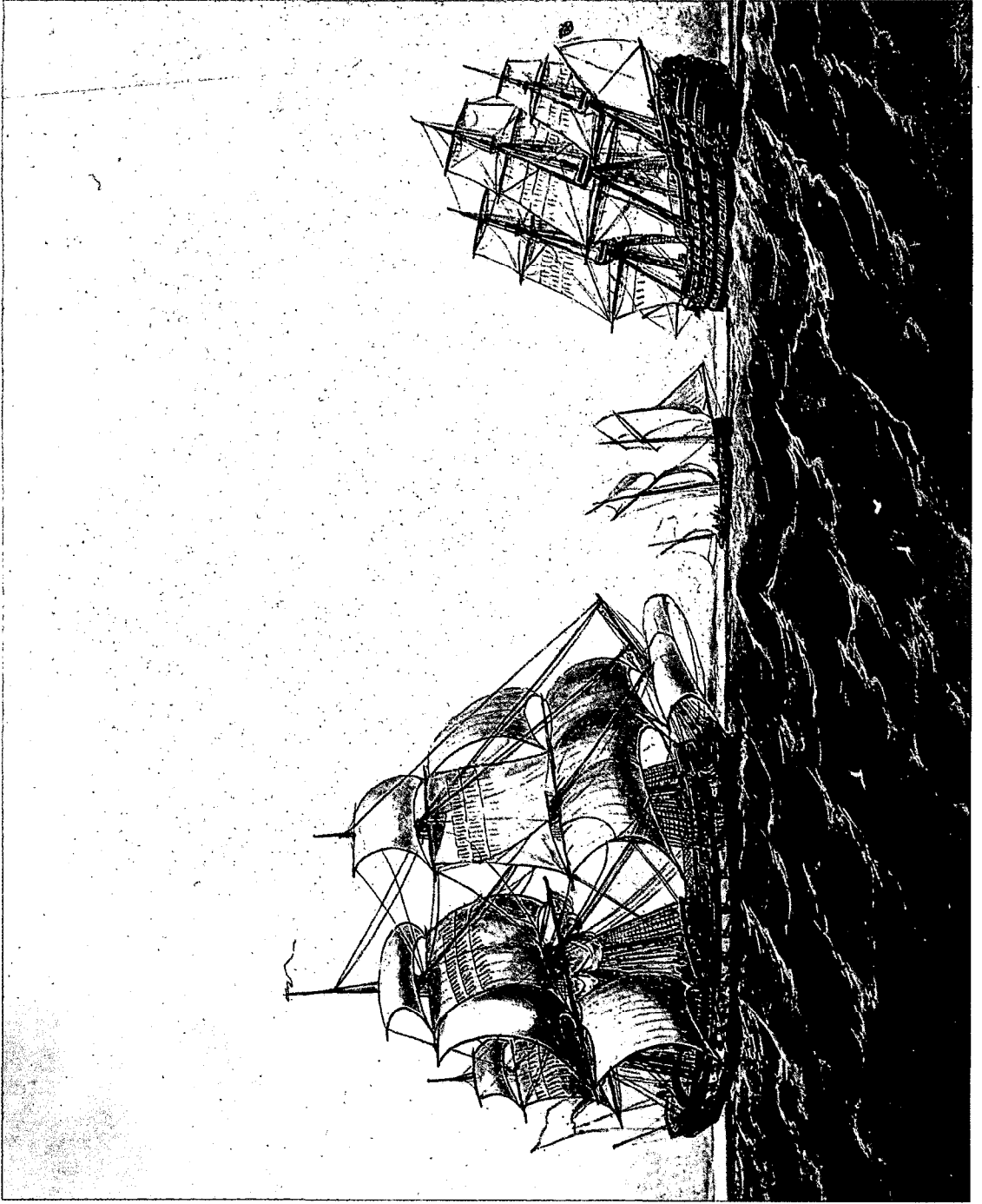
«Moai» con sombrero de toba roja del
ahuku te Riku, en Tahai



Estatuas de la ladera exterior SW del volcán
Rano Raraku



Ahu Nau-nau, en la playa de Ana Kena,
restaurado



Fragata y navío de la época (por Montleón) (Cortesía del Museo Naval)

Venus por el Sol, visible el 3 de junio de 1769, desde Tahití. Cook permaneció en dicha isla hasta el 13 de julio del citado año, bautizando dicho archipiélago como «*islas de la Sociedad*» en homenaje a la Real Sociedad Científica de Londres.

Así mismo, la llegada en arribada forzosa del navío francés *Saint Jean Baptiste* el día 10 de abril de 1770 al puerto del Callao, hizo que el virrey Amat organizase una expedición que tenía un doble objetivo:

1. Buscar y explorar la tierra o isla de David o Davis, y la isla Nueva o de Luján (2) y registrar la de la Madre de Dios.
2. Reconocer si había tropas o colonias extranjeras en dichas islas y en las costas del Pacífico Sur.

La expedición estaba a cargo del Comandante Felipe González de Haedo, al mando del navío *San Lorenzo* y de la fragata *Santa Rosalía*, cuyo Capitán era Antonio Domonte.

Partieron del puerto del Callao el día 10 de octubre de 1770 y siguiendo una derrota establecida por un estudio de más de cincuenta cartas marinas de diferentes naciones, a fin de tener éxito la expedición, ya que la longitud donde estaba situada la tierra o isla de David era muy dispar en todas ellas, lograron divisarla el día 15 de noviembre de dicho año, como se aprecia en el derrotero adjunto.

Siguiendo las instrucciones de Amat (3) cuyo punto 2 decía: «*Hállada que sea, es consiguiente haxearla, demarcar su verdadera situación, y examinar prolijamente todos sus Puertos Ensenadas y Caletas; experimentar la calidad de su fondo, y promover aquellas operaciones marítimas que conduzcan a fijar el más perfecto y cábal conocimiento del terreno, sus circunstancias y calidades*». El Capitán González dio las órdenes respectivas a los oficiales de ambos buques que destinó a tierra, a fin de que se cumpliera el reconocimiento por fuera y dentro de la isla, presuntamente llamada de David, y que en 1722 ya fue descubierta por Jacob Roggeveen nombrándola Paasch Eyland o isla de Pascua, que es como se conoce en la actualidad. Los españoles la bautizaron como isla de San Carlos.

(2) Archivo General de Indias, Audiencia de Lima, leg. 1.035. Según dicho ms. se atribuye al piloto español Silvestre Luján el descubrimiento de dicha isla, en el año de 1767. Luján navegó entre el Callao y Chiloé, demarcando la isla Nueva en 38° 30' latitud Sur y en los 269° longitud del meridiano de Tenerife.

(3) Arch. Gen. de Indias, Aud. de Lima, leg. 1.035.

El Teniente de navío Cayetano de Lángara, el piloto Juan Hervé y el guardia marina Pedro de Obregón se embarcaron en la lancha del *San Lorenzo* en conserva con la de la *Santa Rosalía*, mandada por el Teniente Hemeterio Heceta, armadas ambas con sus pedreros y tropa fueron a dar la vuelta a la isla, levantando su plano y examinando con el mayor esmero todos sus puertos, ensenadas, caletas, calidad de fondo, etc., que pudieran contribuir a realizar un plano lo más exacto posible.

Fondearon ambos buques en una ensenada de la parte NE. de la isla que llamaron «*ensenada de González*» en honor de su Comandante, en la cual años más tarde recaló La Pérouse. Es conocida en la actualidad con el nombre nativo de Hanga Ho'onu, traducida como bahía de la tortuga.

La estancia fue de cinco días y los contactos con los indígenas fueron continuos. Los exploradores hispanos recogieron toda clase de información sobre la isla y sus pobladores. De entre los diarios de navegación y derroteros que aportan abundantes datos del viaje y estancia en la isla recogemos aquí las anotaciones del manuscrito de la Biblioteca de Palacio (4):

«DESCRIPCION DE LA YSLA SAN CARLOS, ALIAS DAVID, y particularidades que se pudieron observar.

La circunferencia de ella es de 50 millas, en la Latitud Sur de 27 grados 2 minutos, y en los 268 grados 30 minutos de longitud del Meridiano de Tenerife, o 266 grados según otros por las diferencias de longitud; distancia de Lima 630 leguas, y lo mismo del continente de Chile.

Los naturales cuyo número se cree no exceden de 3.000 (5), son por lo regular de estatura procer, bien hechos y encarados, sin que les note la fealdad de los demás Yndios de las Américas. Andan desnudos hombres y mugeres, cubriendo sus partes vergonzosas con una red primorosamente trabajada de color azafrán, y algunos con un pedazo parecido a badana blanca, de cuyos colores usan también, aunque no todos, unas mantas de algodón que anudan sobre el hombro derecho, llegando hasta más abajo de las rodillas. Muchos de ellos traen en la cabeza una diadema de plumas

(4) Ms. de América, 2871, fols. 17-20. Una copia similar se encuentra en el British Museum procedente de la colección Bauzá, corresponde al Ms.-Add. 13987, doc. 16, fol. 320 y siguientes.

(5) Otros manuscritos recogen unas 1000 personas.

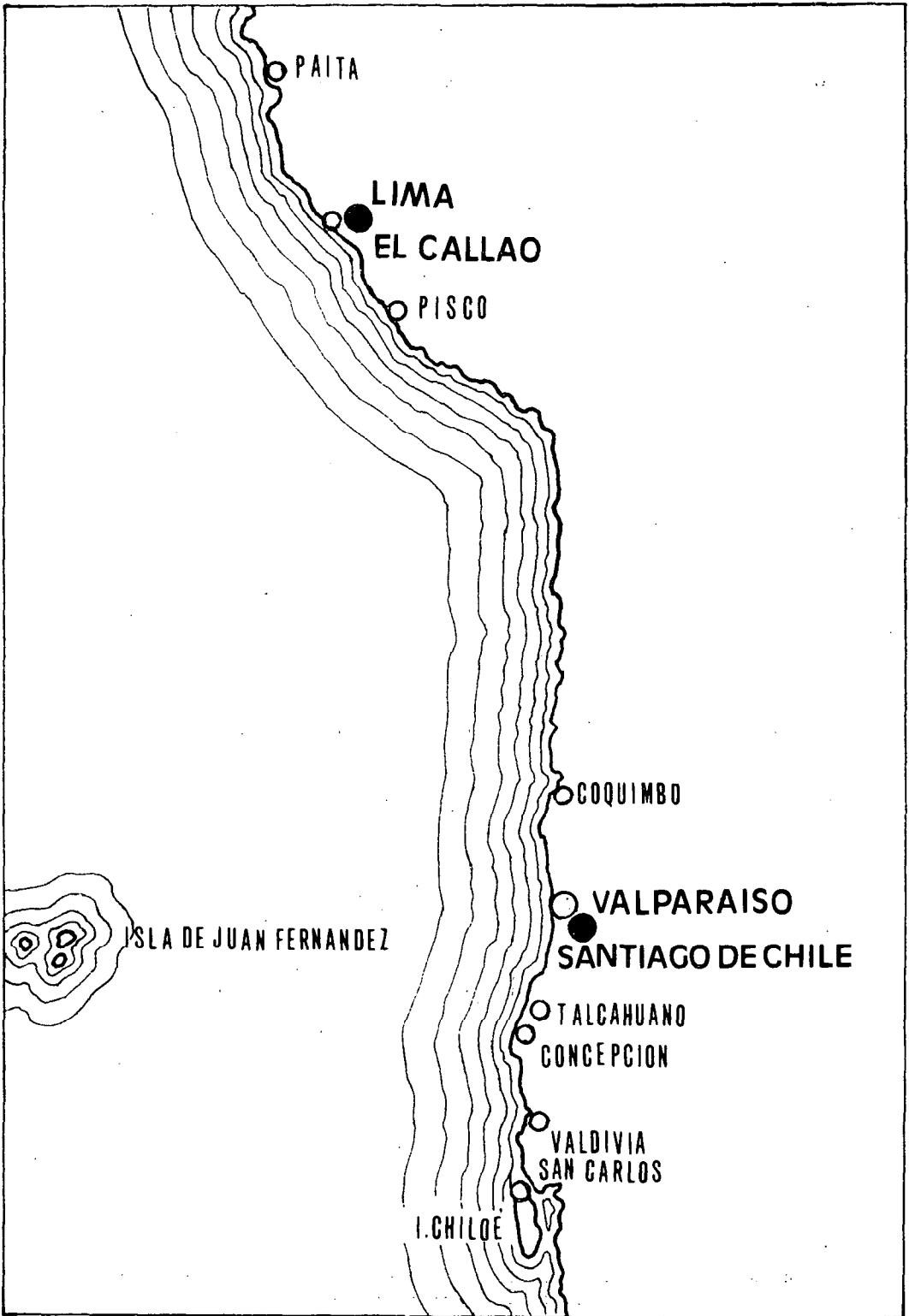
cuyo distintivo parece sólo corresponde a sus sacerdotes y Jefes de varias tribus que se notan. Generalmente usan tener muy largas las orejas y abiertas por la loba inferior, colocando en el hueco un aro de hoja de caña seca de varios tamaños. Se dan en el rostro con una pintura como azarcón y encima varias listas de blanco, siguiendo desde la barba hasta los pies diferentes dibujos picados con muchas líneas primorosamente hechas por su igualdad del propio color, como estilan los moros en los brazos, trayendo igualmente pintados en los costados unos ídolos, a quienes daban el nombre de Paré. Tienen otros de piedra de diversos tamaños, situados con las espaldas al mar a los que dominan Gemoay (6), sobre cuyas cabezas tienen una piedra de color fierro viejo a manera de canasto o brasero, y encima unas más grandes que otras colocadas en simetría: habiendo causado no pequeña admiración el ver, que sin tener máquina ni clase de instrumento para estas obras hubiesen podido colocar con tanto equilibrio sobre cuatro piedras pequeñas unos ídolos de 9 toesas. También se les ha visto otro ídolo, como de 3 varas, con su cavellera, todo blanco, a que llaman Gecopecca (7), y la mañana del día antes de la colocación de las cruces lo situaron a la orilla del mar, poniendo con orden distintas piedras unas sobre otras, y alrededor se sentaron varios isleños (lo que practican en cucillitas como los moros), permaneciendo en esta forma hasta que con la obscuridad de la noche no fue posible continuar la observación. No conocen otro género de armas que palos y piedras; pues habiéndose hecho la experiencia de ponerles en las manos una especie de arcos con flechas indicando su manejo, se verificó que absolutamente lo ignoraban. Manifiestan docilidad y un indecible horror al arma de fuego, tanto, que aunque estén distantes, luego que oyen el tiro, hechan a huir con suma ligereza. Son notablemente importunos en el pedir aunque su simplicidad llega a tal extremo que se contentan con cualquiera friolera que pueda cubrir parte de su desnudez, sin distinguir lo que pueda ser más apreciable, como sucedió con muchos, que en cambio de un sombrero casi inútil, y otro de un pañuelo encarnado (de cuyo color son muy apasionados, a proporción de lo que desechan el negro), dieron sus mantas de mucho más valor por su calidad y tamaño, habiéndose notado que quanto se les dé lo entierra y buelven a producir sus instancias valiéndose al mismo tiempo de lo que pueden extraer de los bolsillos en que tienen más que regular destreza. No conocen tampoco más animales domésticos que Gallinas, ni menos tampoco se ha visto haya de otras especies ni insectos, y sí solo algunos ratones.

(6) He moái.

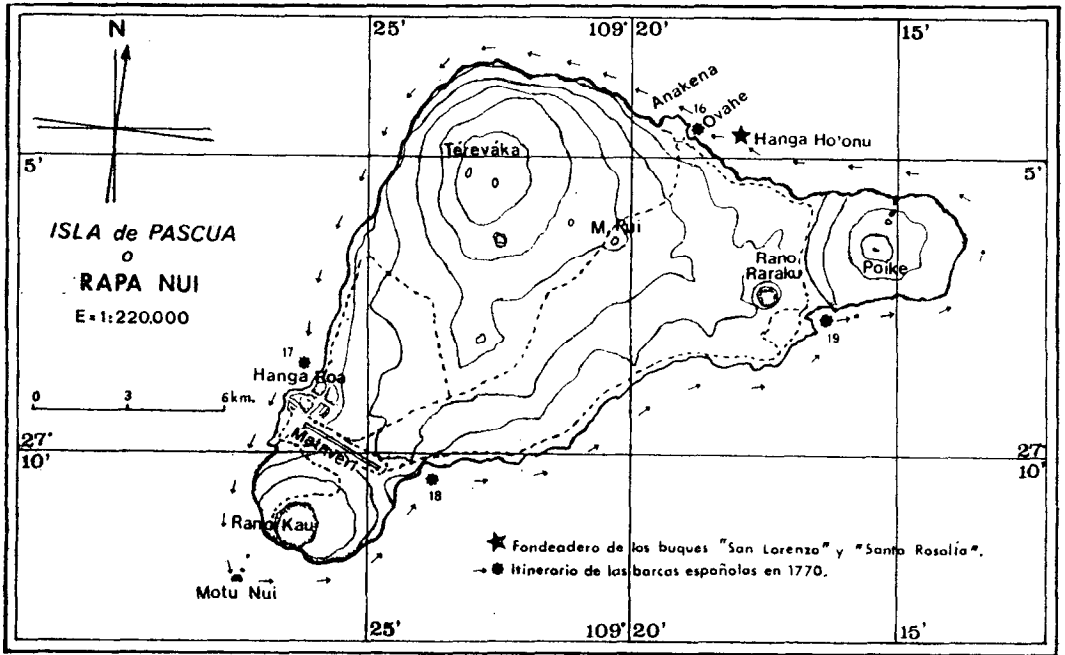
(7) He kopeka.

Sus havitaciones son las más devajo de tierra, con una entrada tan penosa que primeramente introducen los pies y succesivamente el cuerpo, con imponderable trabajo. Se vieron algunas chozas de pajas bien hechas a manera de Tonel y dentro no tienen más que una Estera. Mantienen enterrado el fuego y parece tienen superstición en no franquearlo a nadie, como se vió en que queriendo algunos encender Tavaco para chupar, se enojavan y procuravan luego enterrarlo con más cuidado. Los sepulcros en que se entierran están frente de sus Idolos colocando encima muchas piedras y una blanca para remate. Sus alimentos se reducen a Calavaza blanca, Plátanos, Caña dulce silvestre, Yuca, Names, Camotes y otras raices, que es lo que únicamente produce aquella tierra: y para comer las Gallinas calientan muy bien una, a dos piedras, e introduciéndolas en el cuerpo van con el calor asándose interiormente hasta que reconocen están ya en disposición de comerse. Nadan con singular destreza, sin que les produxese obstáculo lo distante que estaban de tierra el Navío y Fragata para dirigirse a sus bordos, habiendo día en que en cada uno se contaron cerca de 300. Es limitado el número del sexo femenino a proporción del crecido que he advertido de hombres. No se ha visto otra clase de árboles que algunas Higueras bien pequeñas y arbustos, no siendo general en el recinto de la Ysla, que pueda compensar las fatigas del cultivo a causa de la mucha piedra que regularmente tiene cerca de las superficies. En uno de los farallones que están en la Punta del SO. de la Ysla se reconoció ser todo de una calidad como carbón de piedra, habiéndose también encontrado en todas partes de ella, abundancia de piedra Pomes. No carece de Agua; pero muchos manantiales son de desagradable gusto. Es poco el pescado que se cria en sus inmediaciones, no habiéndose visto más que Cazones y algunos peces pequeños, siendo algunos de colores exquisitos, como se vió en una especie de Dorado que era todo azul saxon con varias listas encima culebreadas de color Vermellón y de Violeta en los extremos. Hay también Corál, y esto motiva como las muchas piedras ser poco seguro aquel fondeadero; pues a la Fragata Santa Rosalía le faltaron dos cables en menos de 48 horas, habiéndose reconocido cortados algunos cordones como si fuera con cuchillo y muy rozados los demás juntamente con un calabrote.

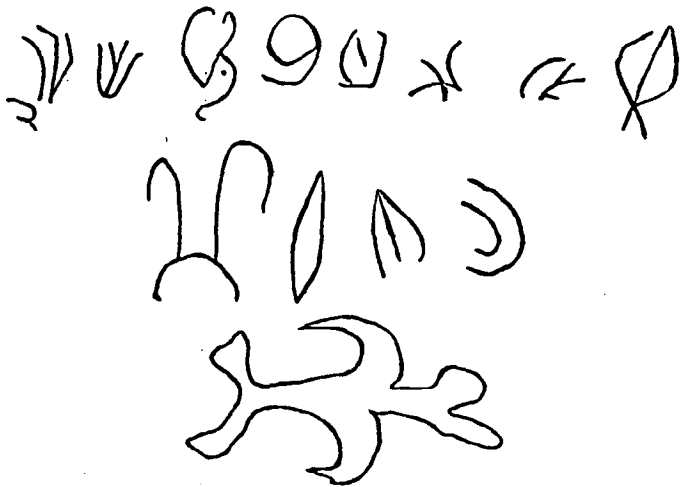
Al amanecer del 20 de noviembre de 1770, González de Haedo, Comandante de la expedición envió a tierra a dos grupos de gente armada, uno al mando del Capitán de Infantería Alberto de Olaondo que con otros oficiales subalternos con 250 hombres, 125 de tropa y los restantes de marinería, desembarcaron en la pequeña



Plazas de construcciones militares y puertos del Virrey Amat



Itinerarios de exploración, marítima y terrestre



Firma de los tres caciques indígenas de la isla de S. Carlos, primera manifestación de escritura en el Pacífico, que se conoce

ensenada de Ovahe cercana a donde estaban anclados los buques, y que tenía la orden de dirigirse a un montículo del interior de la isla, al objeto de por una parte distraer a los indígenas de la siguiente expedición, y por otra tomar una serie de demarcaciones de la isla para completar los datos del plano que estaban haciendo los pilotos de los buques.

El siguiente grupo que partió de las embarcaciones nada más desembarcar la primera expedición, estaba dirigido por el Capitán de Infantería Buenaventura Moreno y los oficiales Juan de Lángara, José Serrato, Nepumoceno Morales, el piloto Francisco Agüera, los guardias marinas José Morales y Pedro Obregón, los contadores de navío Antonio Romero y Pedro Freire de Andrade, el maestro de jarcia José Antonio Areales, los capellanes Félix Camuñez y Francisco de Guevara, y 60 hombres de tropa y 190 de marinería armados. Se dirigieron a la parte NE. de la isla hacia un pequeño monte, cuyo nombre indígena es Pua Katiki, del que sobresalen tres cerritos, Ma'unga Parehe (cerro despedazado), Ma'unga Vaitu-Roa-roa (cerro próximo al mar) y Ma'unga tea-tea (cerro blanco). En cada uno de ellos se colocó una cruz en señal de toma de posesión de la isla para la corona española.

El espectáculo de ambos grupos debió ser impresionante para aquellos indígenas que no habían tenido contacto con europeos desde hacía cuarenta y ocho años. Los documentos narran cómo la comitiva que iba en dirección de los cerros marchaba en columna y a su frente el Capitán de fragata José Bustillo, junto a la bandera. En medio iban las cruces acompañadas de los capellanes, que revestidos con sobrepellices cantaban las letanías seguidos de algunos indígenas que ayudaban a la marinería a llevarlas a dichos cerros. Habiendo caminado como unos doce kilómetros por un terreno bastante penoso llegaron a los cerros a las dos de la tarde, y formada la tropa en batalla, descansó sobre las armas, procediéndose a la colocación de las cruces pasando antes en fila y besándolas todos los concurrentes, tanto nativos como españoles. Concluido este acto se levaron las tres cruces en sus respectivos cerros y permaneciendo la tropa formada, teniendo delante la bandera, se situó a su frente el Capitán José Bustillo con espada en mano y pronunciando un breve discurso que proclamaba como legítimo dueño y señor de la isla al monarca español Carlos III y bajo cuyo mandato quedaban sus moradores, se ejecutó el saludo siete veces con la voz de *Viva el Rey*, acompañadas de una salva de fusilería, contestada por otra de 21 cañonazos de cada uno de los buques, repitiendo luego otras dos de fusilería con lo que finalizó dicha ceremonia.

El contador de navío Antonio Romero levantó acta de tan solemne acontecimiento, firmando seguidamente los oficiales españoles designados al respecto y tres caciques o jefes indígenas (8) en representación de los pobladores de la isla.

A continuación se volvió en el mismo orden de marcha hacia la caleta del desembarco, donde ya estaba la otra expedición después de haber cumplido su misión, para pasar a bordo de las lanchas que los llevara a los buques respectivos.

El día 21 de noviembre dejaron la isla y navegaron rumbo al oeste, por ver si encontraban la isla o islas señaladas por Van Keulen en la carta holandesa (9). El día 23 cambiaron de rumbo siguiendo la derrota en demanda de la isla Nueva o del piloto Luján, emplazada en los 38° 30' de latitud y 269° de longitud de Tenerife. Al no encontrarla siguieron rumbo a Chiloé donde llegaron el día 14 de diciembre de 1770.

Nada más llegar al puerto de San Carlos de Chiloé, González de Haedo envió escritos a Julián de Arriaga, Secretario de Estado para las Indias, y al Virrey Amat del éxito de la expedición, y por otra parte, se reunió con el Gobernador y Comandante general Carlos Berenger (10) a bordo del navío *San Lorenzo*, con el fin de cumplir el punto segundo de las órdenes del Virrey que hacía referencia al reconocimiento de la isla Madre de Dios y *tierra Magallánica* y si había establecimiento de colonias de extranjeros.

A dicha junta asistieron además del Gobernador de Chiloé y su Sargento mayor, los Comandantes, Oficiales de guerra, pilotos y prácticos de costa de ambos buques. Después de exponer su plan de trabajo, indicando que estaba falto de prácticos para unos parajes desconocidos a sus pilotos, y temiendo que las embarcaciones sufrieran algún daño por la cantidad de bajos y arrecifes de aquellas tierras desconocidas, González de Haedo solicitó a Berenger su ayuda, que no pudo proporcionársela por sólo contar con el piloto Francisco Machado que había llegado únicamente hasta el puerto de la Campana.

Tanto los pilotos y prácticos de ambos buques estuvieron de acuerdo en el peligro de la pérdida de las embarcaciones, en parte

(8) Es la primera manifestación de escritura en el Pacífico que se conoce.

(9) Según el ms. del *Ar. Gen. de Indias*, leg. 1035, la carta holandesa registra dos islas con el mismo nombre y la misma latitud, pero con longitudes diferentes, una en 265° y otra en 262° 20' longitud de Tenerife.

(10) Otros autores lo nombran Beranger.



EL Ex.^{mo} Sr. D.^o Manuel de Amat y Añón, Cavallero del Orde de San Juan y del Real ó ynstaur de San Jeronimo del Consejo de Indias, Teniente General de sus Reales exercitos, Genral de Indias de su Real Camara con entrada, Arzobispo de Lima y Cap.^o General de las Armas del Perú en Chile. Entró al Gobierno en 12 de Octubre del 761 y fue retirado en Publicacion 21 de Diciembre de dicho Año.

Cuadro del Virrey Amat, por el pintor peruano Cristóbal Lozano.
Cortesía del Museo Nacional de Lima.

PLANO DE LA ISLA DE SAN CARLOS

PLANO de la Ysla de San Carlos, descubierta por Don Phelipe Gonzales Haedo, Capitan de Fragata y Comandante de Navio de S. M., Nombrado el San Lorenzo, y Fragata Santa Rosalia; a cuiu hespedición salio del Puerto del Callao de Lima el dia 10 de Octubre del año 1770. De Orden del Exmo. Señor Don Manuel de Amat y Junien, Cavallero del Orden de San Juan del Consejo de S. M., Gentil Hombre de su Real Camara con entrada. Theniente General de sus Reales Exerzitos su Virrey Gobernador y Capitan General destos Reynos y Provincias del Perú y Chile. El 15 de Noviembre del mismo año a las 7 de la mañana se avisto dicha Ysla, y el 16 a las 8 de la mañana dio fondo en la Ensenada que nombro de Gonzalez, en donde se mantuvo asta el dia 21 que se hizo a la vela; haze Juizio que sus Abitadores seran como de 900 a 1000 Almas entre grandes y pequeñas; el numero de las Mujeres, es mucho menor que el de los Hombres, estos son de buen Cuerpo, color como Quarterones, Pelo Lacio, buenos Ojos, mui Ajiles, nadadores, así Hombres como Mujeres, fáciles a pronunciar el Castellano, todos andan desnudos con solo tapa Rabo, se pintan con distintas pinturas que da el terreno; que a no ser esto y andar Bestidos serían como Europeos, toda la tierra es negra con algunas betas de distintos colores, que le sirven para pintarse, sus sembrados son Platanos, Yuca, Name, Calabazas Blancas, y Coloradas, Caña dulce, y una Rais que tiñe de buen amarillo.

El dia 21 se colocaron tres Cruzes en Nombre de Nuestro Soberano, en tres Cerritos que hai ensima de la Punta del NE., y en el del medio ay un manantial de buen agua; que no se avisto otro en toda la Ysla; y si ay en distintas partes de Agua de Casimba, y mui poca leña.

Esta cituada esta Ysla en los 27 grados 6 minutos de Latitud S. y en los 264 grados 36 minutos de Longitud segun el Meridiano de Tenerife.

- | | |
|---|---|
| A.—Punta de San Lorenzo. | N.—Cavo de San Antonio. |
| B.—Los tres Cerros donde se colocaron las Cruzes. | O.—Cavo de San Christobal. |
| C.—Cerro de la Silla de San Carlos. | P.—Cavo de San Francisco. |
| D.—Ensenaña de Gonzales. | Q.—Farallones de Langara. |
| E.—Punta de Santa Rosalia y Pan de azucar. | R.—Caleta de la Cueva. |
| F.—Arenal. | S.—Punta Negra. |
| G.—Punta de San Juan y su Caleta. | T.—Punta Verde. |
| H.—Punta de Santana. | V.—Punta de Piedra. |
| Y.—Punta de San Joachin. | X.—Caleta de la Campana. |
| J.—Punta de San Joseph. | Z.—Punta de la Campana y la Campana al Leste de ella. |
| K.—Morro Negro. | Ll.—Cavo de San Phelipe. |
| L.—Caleta de Langara. | AG.—Arena Gorda. |
| M.—Punta de los Callos. | AP.—Arena y Piedra. |
| | A.—Arena. |
| | F.—Piedra. |

Escala de 3 Leguas de 20 en grado.

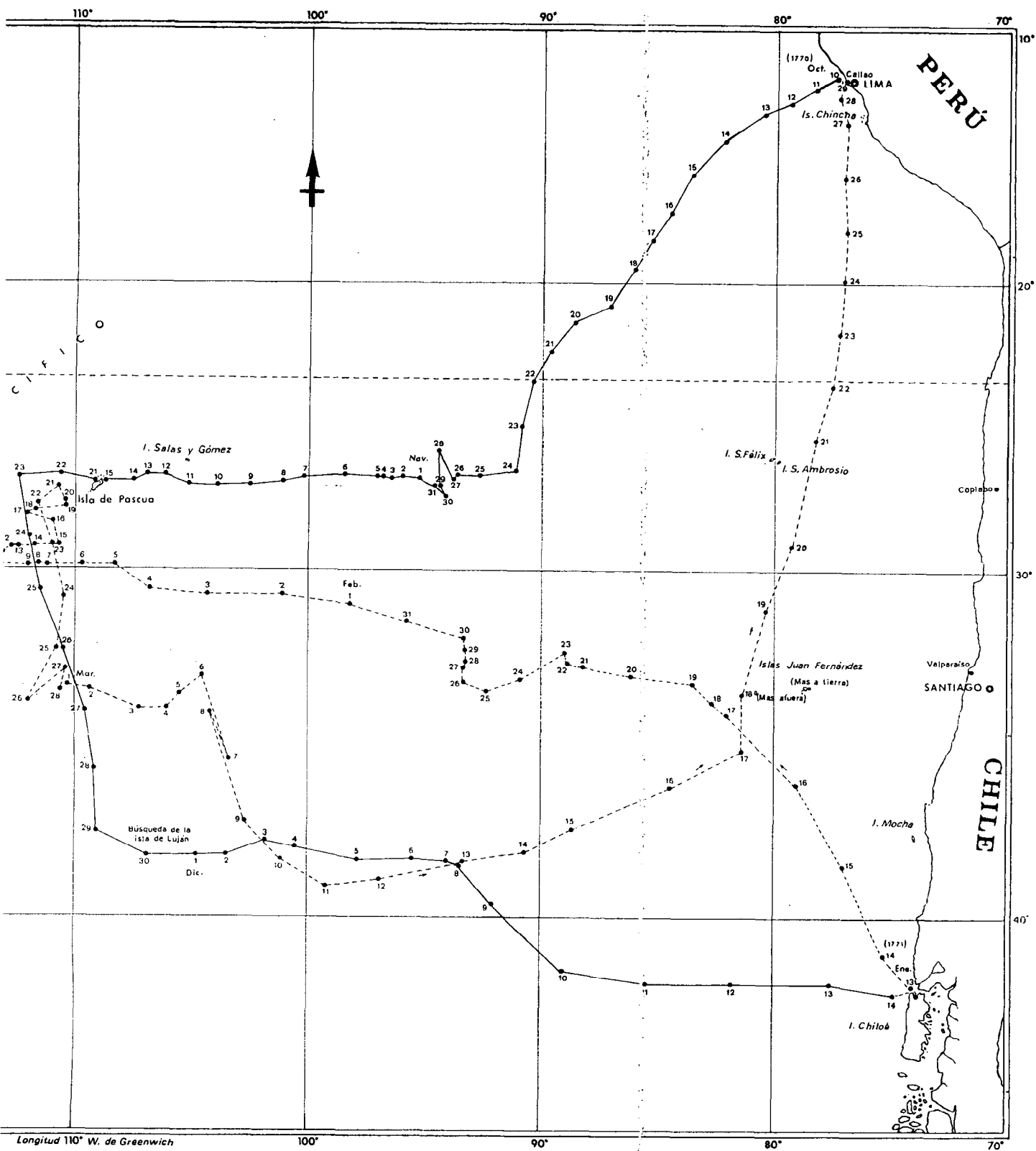
Con explicación e indicación, por números, de la profundidad de las aguas.

Color: Blanco y negro — Proyección: Plana.

Símbolos: Nudo de 32 vientos prolongados, orientado por media lis.

Dimensiones: (41 × 34 cm.).

Escala: Gráfica de 3 leguas de 20 en g.^o = 141 mm., aprox. 1:118.000.



Derrotero de la fragata «Santa Rosalía» a la Isla de Pascua en el año 1770, según el diario del piloto Aguera. Por el autor del artículo.

debido a los vientos reinantes, la mar gruesa y los múltiples arrecifes. Se determinó aguardar el regreso de dos piraguas que habían salido al reconocimiento del Puerto Inchín y el estero de Diego Gallegos, y en caso de no tener noticia preparar otra con tres piraguas mandadas por oficiales de los buques, con gente de tropa, remeros chilotes y algunos indios chonos.

La expedición primera de las dos piraguas estaba a cargo del Teniente de la Compañía de la Real Artillería del Fuerte de San Carlos, José Ruiz, nombrado Comandante de dicha expedición, la cual partió del puerto de Queil en la isla de Quinchao el 2 de noviembre de 1770 (11).

El 28 del citado mes se tuvo conocimiento del regreso de dichas embarcaciones, no encontrando indicio alguno de pobladores extranjeros, con lo cual se preparó el regreso al puerto del Callao. Repuestos de víveres y pertrechos el 13 de enero de 1771 partieron de Chiloé, volviendo a divisar la isla de San Carlos, hoy Pascua, y sin descubrir nuevas islas llegaron el día de Jueves Santo 28 de marzo de 1771 al puerto peruano del Callao, después de haber navegado 4.177,5 leguas durante todo el viaje.

Las anotaciones del viaje de regreso solamente han sido recogidas por el Diario del piloto Aguera, descubierto por nosotros en la Mitchell Library de Sydney (12). Creemos es el que más información técnica aporta a la derrota del viaje, tanto de ida como de regreso, y es el que nos ha servido para la confección del derrotero, corrigiendo los grados de la longitud de Tenerife a grados Greenwich.

* * *

La isla de Pascua, famosa por sus estatuas y restos arqueológicos servirá en los próximos años de punto estratégico en pleno Pacífico Sur a los transbordadores espaciales norteamericanos. Su aeropuerto de Mataverí será ampliado a fin de que dichas naves puedan utilizarlo en caso de emergencia según el tratado firmado por Chile y Estados Unidos.

(11) En el *Arch. Gen. de Indias*, leg. 1035, se encuentra el diario que hizo José Ruiz a bordo de la piragua *Sta. Rosa de Lima*, en conserva de la llamada *San Francisco Xavier*, al mando del Alférez de Dragones Pedro Mansilla.

(12) Mellén Francisco: *Manuscritos y Documentos españoles para la historia de la Isla de Pascua*. Biblioteca CEHOPU, Madrid, 1986.

B I B L I O G R A F I A

- AGUERA e INFANZÓN, Francisco Antonio: Journal of the principal occurrences during the voyage of the frigate *Santa Rosalía* in the year 1770. Hakluyt Society, 2nd ser., n.º 13, Cambridge, 1908.
- ALCAZAR MOLINA, Cayetano: Los Virreinos en el siglo XVIII. Tomo XIII de la «Historia de América y de los pueblos americanos», dirigida por Antonio Bañeros y Beretta, 1.ª ed., Barcelona-Buenos Aires, 1945.
- AMAT y JUNYET, Manuel: Historia geográfica e hidrográfica con derrotero general correlativo al Plan de el Reyno de Chile, que remite a Nuestro Monarca el Señor Don Carlos III, que Dios guarde, Rey de las Españas, su Gobernador y Capitán General D.ª Manuel de Amat y Junyent. Publicado con una Nota preliminar por M. Giménez de la Espada en la «Revista Chilena de Historia y Geografía», Santiago, 1924, t. XLIX y ss.
- BARRAS de ARAGÓN, Francisco de las: España en la Polinesia oriental, 1770-75. «Bol. de la Real Soc. Geográfica», t. LXXXI (1945) y t. LXXXII (1946).
- BELTRÁN y ROZPIDE, Ricardo: La isla de Pascua. «Bol. de la Soc. Geogr. de Madrid», t. XV, págs. 153-167, Madrid, 1883.
- CLONARD, Conde de: Historia orgánica de las Armas de Infantería y Caballería. 7 vols., Madrid, 1851-1854.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: Tradiciones infundadas. Madrid, 1888.
- FERNÁNDEZ GAYTÁN, José: «Algo sobre vexilología». Rev. Gen. de la Marina, Madrid, 1978, Agosto-Sept., t. 195, págs. 125-135.
- GONZÁLEZ DE LA ROSA, Manuel T.: Discussion to (The Hieroglyphics of Easter Island, by J. Park Harrison). «Journal of the Royal Anthropol. Soc. of London», vol. 3, págs. 382-383, London, 1874.
- LOHMANN VILLENA, Guillermo: Las defensas militares de Lima y Callao hasta 1746. «Anuario de Estudios Americanos», XX, n.º CL, Sevilla, 1963, págs. 1-217.
- MANJARRES, Ramón de: En el Mar del Sur. Expediciones españolas del Siglo XVIII. «Bol. del Centro de Est. Americanistas», núms. 18 y 21, Sevilla, 1916.
- MELLÉN BLANCO, Francisco: Derrota y Cartografía de la isla de Pascua realizada por la expedición española del Capitán González de Haedo en 1770-71 (Ponencia presentada en el I Congreso Internacional Isla de Pascua y Polinesia Oriental celebrado en Hanga-Roa, 6-12 de septiembre de 1984.
- : Manuscritos y Documentos españoles para la historia de la isla de Pascua (Mención especial en los Premios de «Cultura Hispánica»). Biblioteca CEHOPU, Madrid, 1986.
- RIVAS FABAL, José Enrique: Historia de la Infantería de Marina Española. Edit. Naval, Madrid, 1970.
- RODRÍGUEZ CASADO, Vicente, y PÉREZ EMBID, Florentino: Memoria del Gobierno. Manuel de Amat y Junient, Virrey del Perú, 1761-1776. «Public. de la Escuela de Est. Hispano-Americanos de Sevilla», XXI, Sevilla, 1947.
- : Construcciones militares del Virrey Amat. Sevilla, 1949.
- SÁENZ-RICO URBINA, Alfredo: El Virrey Amat. Precisiones sobre la vida y la obra de Don Manuel de Amat y de Junyent. 2 vols., Ayuntamiento de Barcelona, Museo de Historia de la ciudad, Public., 15, Barcelona, 1967.
- VARGAS UGARTE, Rubén: Historia General del Perú. Tomo IV, Virreinato 1689-1776. Ed. Carlos Milla, 2.ª edic., Barcelona, 1971.