

#### DE «MAR DEL SUR»

A tres días de navegación de Rapa Nui, en la Oceanía, se encuentra el archipiélago Tuamotú, compuesto por centenares de islas, islotes y arrecifes de coral... Este maravilloso grupo insular fué una herencia colonial de Chile. Treinta años después de la Independencia, los gobiernos nacionales lo dejaron perderse, y jamás han vuelto siquiera a recordarlo.

\* \* \*

Desde su descubrimiento y toma de posesión por los españoles, transcurrieton dos siglos sin que éstos se resolvicsen a ocuparlo. A partir de 1820, el
Tuamotú quedó definitivamente abandonado. De todos los países, ninguno
tenía mejores títulos que Chile para
proceder a su anexión... Pero sus gobernantes no supieron darse cuenta de
que eran depositarios de ese legado».

. . .

C... Hasta que ocurrió lo inevitable. Una expedición francesa (1843) ocupó los archipiélagos de Tahití, Tuamotú y Marquesas... Pero ésta no pasó directamente a la Oceanía: se detuvo en Talcahuano y Valparaíso para recoger sus elementos de colonizacion... Desde allí, el almirante francés pasó a Tahití provisto de todo, menos de la cesión, por parte de España, de los derechos de aquella soberanía.

#### OBRAS DEL AUTOR

La Primera Noche Galante. Cuentos, 1933.

Lord Cochrane. (Un estudio con variaciones), 1943. Segunda edición, 1949.

La Isla de los Bucaneros (drama). Premio T. Experimental 1945 y Municipal 1946. Estrenado en 1950.

Bombardeo de Valparaíso y Corresponsal en la Antártida (miniaturas históricas y crónicas de viaje), 1948.

Motin en Punta Arenas (procesos célebres), 1950.

#### PROXIMAMENTE:

ing the state of t

Chilenos en California.

# Mar del Sur

(MINIATURAS HISTORICAS)

Portada de GUSTAVO CARRASCO DÉLANO



N A S C I M E N T O
SANTIAGO 1951 CHILE

153631

Es propiedad Inscripción N.º 14284

Impreso en los talleres de la Editorial Nascimento — San Antonio 240 — Santiago de Chile.—1951 No es ésta la historia del Gran Océano, ni el romance marino del Largo País. Es solamente un puñado de narraciones tomadas al azar, sin un plan preconcebido, de entre las muchas de su índole que he venido dejando en las páginas de las revistas, y que mis lectores, razonablemente, deben haber olvidado.

Sin embargo, creo tener derecho a señalar a dos o tres de estos trabajos—los que tratan de las islas de la Polinesia—como un hallazgo feliz y como una contribución legítimamente novedosa a la crónica histórica nacional.

Para mí constituyen lo más digno de conocerse en este libro, y en todos mis libros, y casi diría, la justificación de tantos años consumidos en este oficio irrecomendable.

Sólo desearía una cosa: que el mensaje que en ellos va envuelto, fuese inteligentemente comprendido.

ENRIQUE BUNSTER

### RUMBO A LA ISLA PERDIDA

El planeta que habitamos no ha terminado todavía su evolución geológica. De Wegener en adelante sabemos que las masas continentales no sólo se sumergen y desaparecen, como la Atlántida legendaria, sino que van en constante desplazamiento a través de los océanos. Basta confrontar las costas del Africa y la América del Sur, de coincidencia perfecta, para comprobar que en época remota han estado unidas; e igualmente cierto es que se siguen separando, porque la ciencia tiene averiguado que nuestro continente lleva una deriva hacia el oeste de veinte centímetros por año (1).

De esta inquietud de la tierra tenemos pruebas evidentes sin salirnos de los límites de Chile. To-

<sup>(1)</sup> Comprobación obtenida por observaciones astronómicas en la República Argentina, desde haçe más de medio siglo.

dos los fenómenos fundamentales de la geología pueden observarse en su territorio. Su extremo norte afloró del fondo del mar; su confin austral se formó al revés, por hundimiento e invasión de las aguas. Uno y otro proceso continúan: en Iquique, cierto islote acabó por unirse a la costa y es ahora la punta Cavancha, mientras que la Tierra del Fuego, por el sur, tiende inequívocamente a descender. Las islas oceánicas-Pascua, Sala y Gómez, San Félix, San Ambrosio, Más a Tierra y Más Afuera—no son sino las cumbres de una cordillera sumergida; en tanto que la Mocha está incesantemente levantándose y la Quiriquina se elevó tres pies en el terremoto de 1835 (visto y descrito por Darwin). La tierra antártica, pegada a la América hace quinientos millones de años, hállase hoy separada por novecientos kilómetros de mar profundo ... (2).

La más impresionante, sin embargo, de las conmociones del subsuelo chileno, es la que experimentó la Isla Elizabeth, que planteó un rompecabezas cuya solución ha tardado tres y media centurias en encontrarse.

<sup>(2)</sup> El Mar de Drake, en cuyos abismos la sonda ha bajado hasta 5,000 metros.

La fecha en que ocurrió no se podrá precisar nunca. Sólo se tienen dos datos-el "antes" y el "después"-suministrados por viajeros de épocas distintas: el que descubrió la isla e indicó su ubicación, y los que, buscándola más tarde, comprobaron que ya no estaba allí.

Se remonta el descubrimiento al año 1578, y fué la obra de Sir Francis Drake y de los azares

que jugaron con el rumbo de su nave.

Rechazado por las tormentas desde su salida al Pacífico, el endeble Pelican (ciento veinte toneladas) hubo de dejarse arrastrar hacia el sur, penetrando en latitudes que ninguna quilla surcara hasta entonces, y cuyas aguas quedaron bautizadas con el nombre del corsario. El 24 de octubre, después de cuarenta y ocho días de deriva, Drake calculó hallarse en 57º de Lat. S. y 78º Long. O., esto es, a sesenta millas al sur y a seiscientas treinta al oeste del Cabo de Hornos. El barco estaba estropeado y su gente empezaba a desesperar, cuando, al disiparse la neblina, surgió una tierra delante de la proa.

Era una isla solitaria, aunque fértil, azotada por el poderoso oleaje subantártico. El piloto del buque, Nuño da Silva, refiere en su Diario que se acercaron a ella y dieron fondo "a tiro de cañón" de la costa, vale decir, a media milla de distancia. Del mapa trazado por Francis Fletcher, capellán de la expedición, se deduce que tenía una forma casi perfectamente cuadrada, midiendo unas treinta millas por cada uno de sus lados. (Quiere esto decir que su extensión superaba largamente las de Pascua y Juan Fernández). Por el costado oriental se abría un canalizo de media milla de ancho que entraba rectamente al interior; y ensanchándose de pronto, tomaba las proporciones de una enorme laguna, tan quieta y abrigada como la mejor bahía del mundo.

Hasta allí penetró el *Pelican*, anclando en 20 brazas (37 mts.) de profundidad. Permaneció en el prodigioso lugar cuatro días con sus noches. Dice Fletcher en su narración: "Habiendo desembarcado, marché hasta el punto más meridional de la isla. Allí, con las herramientas que había llevado para el caso, grabé el nombre de Su Majestad, el de su Reino, los años de Cristo y el día del mes..." Drake, por su parte, se apresuró a formalizar los bautizos de rigor: *Isla Elizabeth*,

en honor de su reina; y Puerto de Francis Drake, en memoria de sí mismo.

A juzgar por su conformación, es indudable que Elizabeth era el cráter de un volcán hundido. Nadie vivía en ella—o a nadie vieron los ingleses—como no fueran las focas que retozaban en sus playas o las aves marinas que revoloteaban por las cercanías.

En contraste con su soledad, el paraje poseía todos los recursos naturales de un puerto de recalada. Exceptuando su clima, naturalmente frío, casi era un paraíso. En los bosques de tierra adentro la marinería encontró la madera y la leña necesarias para reaprovisionarse; y en arroyos y cascadas llenó sus toneles de exquisita agua dulce. Existían, también, según afirma Da Silva, "hierbas de gran virtud"; y lo que es más sorprendente, si se ha de creer a Fletcher: "Crecían con maravillosa abundancia unas pequeñas uvas".

¡Semejante vergel, a las puertas del casquete

polar! ...

Ningún comentario admirativo, sin embargo, se estampó en los diarios y bitácoras del *Pelican*. Como si el suceso careciese de importancia, Drake, el piloto y el capellán se limitaron a la escueta descripción y a esta desesperante nota final:

"Octubre 28.—Como el viento venía del sur, levamos anclas y tomamos el rumbo norte".

\* \* \*

Junto con las trescientas mil libras esterlinas que saqueó a los españoles, Sir Francis puso a los pies de Su Majestad aquel pedazo de tierra, "la más apartada que el hombre viera y pisara hasta el día".

El dibujo de Fletcher se guardó en el Museo Británico—donde hasta hoy se le conserva—y la Isla Elizabeth hizo su aparición en los mapas y cartas marinas que en adelante se editaron. Por lo menos cuatro de éstos existen en las colecciones de la *American Geographical Society* de Nueva York: el de Nicolás de Fer (París, 1720), el de Matthew Seutter (Augsburgo, 1740), el de Thomas Kitchin (Londres, 1756), y el de Cano y Olmedilla (Madrid, 1775)...

Pero nadie más, después de Drake, iba a encontrar la isla de las hierbas de gran virtud. Durante cientos de años, centenares de buques pasaron por esas latitudes sin lograr divisarla. Muchos fueron expresamente en su busca. Otros se desviaron temiendo estrellarse con ella. ¿Habían

mentido Drake, Da Silva, Fletcher y sus compañeros? No era posible suponerlo, pues que toda la narración de su viaje se ceñía a la verdad, ni había motivo para que hubiesen engarzado en ella una patraña fantástica.

Poco a poco el enigma dejó de interesar a navegantes y geógrafos, y la tierra inhallada volvió a desaparecer de los mapas tal como, según era evidente, desapareciera del océano.

Los sondajes modernos borraron hasta los vestigios de su existencia: ¡en el punto donde el corsario dijo haber desembarcado, la profundidad del mar es de 4,800 metros!

\* \* \*

Pese a ello, la Isla Elizabeth existió, fué tan real como el hombre que en ella encontró refugio y salvación.

Llegó esto a verificarse por un redescubrimiento—como el primero, debido a una casualidad que alguien calificó de "el hallazgo más importante de los últimos siglos", y que permitió finalmente dar con la clave del misterio.

El 6 de noviembre de 1885, a las 4 de la mañana, el velero yanqui Pactolus navegaba en las afueras de la región del Cabo de Hornos, cuando su capitán, William Dixon Burnham, observó que el oleaje disminuía y las aguas acusaban una decoloración sospechosa. El buque se encontraba a 56° 36' Lat. S. y 74° 20' Long. O. Inmediatamente Burnham ordenó sondar, y los datos del escandallo lo dejaron perplejo: Profundidad: 67 brazas (124 mts.); calidad del fondo: arena. Había, pues, debajo de su quilla, un bajo desconocido. La sorpresa del capitán era justificada, puesto que en la cercanía del lugar la hondura sobrepasaba, término medio, los 3,600 metros. Al proseguirse la derrota al sur, el instrumento comprobó que hasta treinta millas de allí la profundidad se mantenía entre los 124 y los 130 metros; luego seguían los abismos vertiginosos del Mar de Drake.

Posteriormente, otros navegantes constataron su situación y precisaron que su forma era la de un cuadrado, con una honda depresión en su centro...

Se le dió el nombre de Bajo Pactolus, en recuerdo del navío descubridor, y hoy lo vemos en todas las cartas y derroteros del paso del Cabo. \* \* \*

Todo concurría a hacer creer que aquella protuberancia submarina fuese la ex Isla Elizabeth. Su latitud, su forma y sus dimensiones eran las mismas. La única diferencia residía en su longitud, pues que el bajo estaba a doscientas veinte millas más al este del sitio en que Sir Francis dijo haber ubicado la isla. Quizá por esto, nadie relacionó entonces el Pactolus con la Elizabeth.

Debieron transcurrir todavía otros cincuenta y cuatro años para que un espíritu imaginativo viniese a sugerir y a hacer aceptar la evidencia.

Este fué el Teniente Comodoro Félix Riesenberg, digno compatriota de Burnham, quien en 1939 publicó un ensayo de cuarenta páginas con

el relato y solución del problema (3).

La llave de su explicación era la "corriente del Cabo", que se mueve hacia el Africa con una velocidad de una a dos millas por hora. En tiempos de Drake no era conocida, ni era fácil registrarla; de manera que en su navegación al sur el Pelican fué abatido en aquella dirección sin que el piloto lo advirtiese. El estudio de Riesenberg

<sup>(3)</sup> Incluído después en su libro monumental "Cape Horn", con el título de "La Isla perdida de Sir Francis Drake".

está basado en el track de esta etapa del viaje, y mediante un cálculo escrupuloso se demuestra en él cómo el buque fué a dar matemáticamente a la situación donde Burnham notó el agua descolorida y la mar tranquila.

La tesis no ha sido discutida, y la unanimidad de los científicos dan ahora por sentado que la Isla Elizabeth, el paraíso austral, estuvo situada a 57º de latitud sur y 74º 20' de longitud oeste, hasta la época imprecisable en que el mar se la tragó.

## MISTERIOS DE LOS MARES CHILENOS

Las crónicas marítimas de Chile—el país de los cuatro mil doscientos kilómetros de costa, de las tres mil islas y del laberinto de canales navegables—se ofrecen como un arsenal de episodios de drama y enigma. Hasta el término del siglo XIX había registrados alrededor de mil trescientos siniestros entre naufragios, varazones, incendios y desaparecimientos. Si a esta recopilación, que se califica de incompleta, se agregase los desastres acaecidos a partir de entonces, podría llegar a fijarse en dos mil el número de embarcaciones de alto bordo que yacen en el fondo del mar chileno. De esta cifra aterradora, una gruesa parte corresponde a las calamidades del paso del Cabo de Hornos, cementerio de la navegación en los tiempos de los barcos de vela, adonde millares de vidas e incalculables riquezas fueron a sepultarse.

Se diría que estas latitudes del sur hubiesen sido señaladas por la fatalidad desde los albores de la civilización. Magallanes, el primero que surca el Estrecho, entra en él con cinco carabelas y sale con tres. Francis Drake, que entra con tres, sale con una...

Mientras el vapor y la telegrafía no vinieron a asimilarse a la navegación, los viajes por este suburbio del mundo fueron una aventura. La palabra itinerario no tuvo empleo durante trescientos años. Se sabía cuándo zarpaba un navío, pero
nunca cuándo llegaría, si es que lograba llegar. El
náufrago moderno avisa la situación y la hora en
que sobreviene la catástrofe; los antiguos sucumbían sin otro S.O.S. que la muda plegaria al Supremo. Llena está la historia de bajeles que desaparecieron sin dejar rastro; llenos los archivos de
inútiles sumarios que pretendieron averiguar cómo encalló la barca que fué hallada cabalgando
en una roca, o por qué fué abandonada la que se
encontró a la deriva en medio del océano.

Los misterios del mar son tan anchos y tan hondos como los abismos que cubren sus aguas.

## El caso del "Oriflama"

Los pesados galeones españoles tardaban de cuatro a cinco meses en pasar a las costas del reino de Chile. Su arribo celebrábase como una victoria; tales eran las penurias y los peligros que debían arrostrarse en el trayecto. Pero este regocijo frecuentemente estaba empañado por el cuadro desolador que presentaban las naves, con sus mástiles rotos, sus cubiertas pringadas de sal y sus cámaras convertidas en hospitales donde gemían los enfermos de escorbuto. Por eso no eran muchos los viajeros que, después de vivida esta experiencia, se atrevían a afrontar el retorno...

Resumen y símbolo de aquellas penalidades es el fin del *Oriflama*, un navío de dos puentes que entró al Pacífico en 1770 para perderse en un

trance singular y horrible.

Procedente de Cádiz, venía en demanda de Valparaíso con sus bodegas y camarotes completamente ocupados. Habiendo salido del puerto de origen el 18 de febrero, navegaba el 23 de julio a la altura de la boca del Maule, esperando encontrar de ahí a dos días la latitud del puerto de

Santiago (1). Otro buque de la misma procedencia, la fragata San José, venía dándole alcance, y se hallaron tan cerca que ésta disparó un cañonazo para ponerse al habla.

El Oriflama no contestó; más todavía: ningu-

na señal ni maniobra se notó en su aparejo.

El capitán de la fragata, que casualmente era amigo del del navío, miró a través del anteojo. El *Oriflama* andaba con sus solas velas mayores y llevaba un rumbo vacilante. No se veía a nadie en su puente ni en sus cofas. Las reiteradas señales de la *San José* quedaron sin respuesta.

Decidida a despejar la incógnita, la fragata viró en su dirección e hizo fuerza de vela . . . Pero justo entonces cesó el viento y sobrevino una calma que dejó a ambos buques inmóviles. Cayó la noche, y el *Oriflama*, que no encendió sus luces, quedó invisible.

El nuevo día les encontró a una distancia de tres millas el uno del otro. No bien aclaró, arrióse un bote de la San José, que tripularon tres hombres, y se dirigió a abordar al navío.

Sólo entonces vino a descubrirse la horrorosa situación que soportaba. Las enfermedades y la

<sup>(1)</sup> Denominación de Valparaíso durante la Colonia.

falta de agua y alimentos habían reducido su personal y pasajeros a un miserable puñado de sobrevivientes. Setenta y ocho muertos habían sido arrojados al mar desde el paso de la Línea, y ciento seis moribundos yacían sin auxilio médico, porque el cirujano y su ayudante se contaban entre las víctimas. Apenas unos treinta marineros podían aún prestar servicio, manejando el timón a la buena de Dios; pero ninguno era capaz de trepar a los palos o de señalizar con las banderas. De los alojamientos salía un clamor de quejas, mientras que, alrededor del barco, merodeaban los tiburones al acecho de su ración de cadáveres.

El Oriflama era propiedad de la casa Ustáriz Hermanos, y estaba mandado por el gaditano José Antonio de Alzaga. Invocando su amistad con su colega de la fragata, pidió a los tripulantes del bote obtuviesen víveres, medicinas y algunos hombres de maniobra.

Dos horas después, la San José se desprendía de cuarenta marineros, cinco barriles de agua y un cargamento de comestibles, y arriaba todas sus lanchas para ir en socorro de los afligidos...

Pero el Oriflama estaba condenado a no salvarse. El día anterior fué la calma la que impidió a las naves tomar contacto; ahora fué el viento el que intervino para separarlas. Un tremendo huracán se desató, promoviendo un oleaje que los botes no podían afrontar, y la tentativa humanitaria quedó frustrada. El desgobernado navío era arrastrado hacia el sur, sin que la fragata pudiera seguirlo. Todo el día estuvo derivando con sus velas despedazadas. Al anochecer logró encender los faroles, y estas luces lejanas fueron lo último que vieron de él los que habían intentado auxiliarlo.

¿Cómo no creer en los designios fatales? Un barco que ha resistido durante ciento cincuenta días las peores pruebas, se detiene exhausto cuando le faltan dos para llegar a su meta. Por maravillosa casualidad lo alcanza quien puede y desea socorrerlo, y en veinticuatro horas, dos fenómenos consecutivos desbaratan el salvamento y precipitan la ruina.

Porque éste fué el epílogo. A la mañana siguiente, un montón de restos náufragos aparecía en la playa de Huenchullami, en las vecindades del Maule, y sin que nunca se tuviera noticia de algún sobreviviente.

## Los grandes veleros desaparecidos

Con todo, la pérdida del *Oriflama* no fué la más terrible entre las muchas de su índole. Infinitamente más angustiosa ha sido la tragedia de los buques que no llegaron a ninguna parte, que se perdieron no se sabe cómo, ni dónde, ni cuándo.

El Pacífico Sur guarda el secreto de diecinueve embarcaciones que desaparecieron con todas las vidas que transportaban, y sin que quedase a flote, algunas veces, ni una tabla para delatar el lu-

. gar del desastre.

¿Quién osaría imaginar la suerte del galeón San Rafael, cuyo nombre debió borrarse en 1786 del libro de matrícula? De él no se tiene sino estos datos: que salió de Talcahuano para Chiloé en el mes de mayo, la estación de los grandes temporales... y ni una palabra más.

Con este viaje infinito quedaba abierta la serie de los naufragios misteriosos. Y toda una flota viene a formar en línea detrás del galeón que, por derecho de primacía, puede enarbolar el gallardete de buque líder.

A distancia de treinta y tres años, en 1819, le sigue el navío de línea San Telmo, que va con

sus setenta y seis cañones a reforzar la escuadra del Virreinato del Perú, trabada en lucha con la del Estado libre de Chile. Lleva como consorte a la Prueba, y al avistar el Cabo de Hornos cambian entrambos señales de buena suerte... Buena la tuvo la Prueba, que arribó intacta al Callao; pero del San Telmo no quedó un vestigio ni una voz que contara su historia.

En los mismos lugares, aunque navegando en sentido contrario, se pierde, siete años después, la fragata O'Higgins, que viajaba a la Argentina con pertrechos de guerra y quinientos hombres. Nave gloriosa en que Lord Cochrane barriera el océano desde Ancud a California, no pudo vencer los ciclones del cabo fatídico y fuése a pique en una noche que es la más obscura de la Armada nacional.

Una macabra ironía determinó que estos dos buques enemigos no se encontrasen en la superficie, pero sí en el fondo del mar; porque es lo probable que la O'Higgins y el San Telmo yazgan muy cerca el uno de la otra, con sus marinerías de esqueletos y apuntándose eternamente sus cañones.

Enigmáticamente desaparecen también la barca inglesa Uruguay (1866) en su viaje de Valparaíso a El Havre, no quedando otro resto que el equipaje de un marinero arrojado a la playa de Algarrobo; y diez años después el pailebot Araucano, que iba de Valparaíso a Tongoy con un cajón de dinamita y setecientos quintales de pólvora...

Para consuelo del pailebot, hay que decir que ese año el mar de Chile tragó sesenta y un buques de alto bordo: algo más de uno por semana.

## El último viaje de la "Llanquihue"

Cierra este ciclo de siniestros desconocidos el caso memorable de la fragata Llanquihue, acaecido en 1900. Era éste un arrogante velero de mil doscientas toneladas, mandado por Henry Watson, un negro de Alabama. Desde hacía muchos años, la Llanquihue lucía la insignia de la casa Oelckers de Puerto Montt, armadora de una flota de barcos de vela que han llegado hasta China y Australia con productos del país. A la sazón se ocupaba en el transporte de maderas a los puertos nortinos, y el 30 de julio contenía un cargamento de tablas y durmientes destinado a Iquique. Al levar anclas se contaban a bordo veintiuna personas, porque Watson había resuelto via-



jar con su esposa, su hijita de ocho meses y una nurse.

Cuando la Llanquihue y su consorte la Benilde dejaron la rada con todas sus velas al viento, nadie hubiera podido creer sino que emprendían un viaje feliz. Los vecinos que las saludaban desde la ribera pudieron ver que Watson paseaba alegremente en cubierta, llevando a su niña en los brazos...

Al cabo de treinta días de navegación, la Benilde dió fondo en Iquique, informando haberse separado de la fragata en el curso de un temporal que las sorprendió a doscientas millas de la costa, y después del cual no volvió a divisarla.

La Llanquihue se hizo esperar semanas y meses, dando pie a las más diversas hipótesis. ¿Se habría abierto su casco, sin dar tiempo a arriar los salvavidas? ¿O la habría fulminado un rayo, partiéndola e incendiándola en instantes?

Cualquiera de estos pudo ser su fin. El 8 de octubre, el guardián del faro de Punta Galera (proximidades de Corral), dijo haber encontrado en la playa el fragmento de un tablero de popa con el nombre del buque perdido. Ningún otro indicio le fué dado hallar; pero el capitán de una barca italiana que entonces pasó por allí, comuni-

có haber observado "una nata de maderas surtidas" flotando en un mar desierto.

## "¡Buque a la deriva!"

Parecería que la suma de lo fascinante residiese en el caso de los barcos que no llegaron. Pero hay algo que excita con mayor efecto la imaginación, y es el hallazgo en alta mar de navíos abandonados.

¿Puede presentarse cuadro más extraño que el de un bajel que deriva sin un ser viviente a su bordo? ¡Nada se sabe de él, sino que lo han dejado solo; ni puede averiguarse desde cuándo y hasta cuándo ha de vagar a lo ancho del océano!

Diez ejemplares de estos fantasmas sin historia se han dejado ver, pero no capturar, por los bu-

ques que surcan el Pacífico chileno.

Ha quedado como una anécdota clásica el relato del comandante del Ancud, queche de la Armada, relativo al encuentro de una goleta desconocida en los canales occidentales de la Patagonia, en el verano de 1845. Esta nave, que pareció a los testigos de nacionalidad norteamericana, se hallaba al garete en el Paso del Indio. No presentaba señales de averías, su aparejo estaba en orden

y sus velas recogidas. Sólo faltaban los botes. Era de regular tamaño, y acaso había ido a aquellos parajes a hacer la pesca de lobos. Las repetidas señales del Ancud quedaron sin contestación. Pasando a escasa distancia se pudo ver que su único ocupante era un perrito lanudo que ladraba sentado en un montón de cabos. Por inexplicable desidia el buque nacional pasó de largo y se limitó a denunciar el hecho a su arribo a Fuerte Bulnes. Las diligencias practicadas más tarde para dar con la goleta, o con sus restos, resultaron infructuosas.

Por los 42º de latitud Sur y 78º de longitud Oeste, vale decir, muy lejos al occidente de la isla de Chiloé, flotaba en junio de 1880 una airosa barca británica de mil trescientas toneladas. La bricbarca italiana Galileo C., que la vió a la distancia, se acercó para reconocerla y distinguió su nombre: Orient Glasgow. A simple vista notó que había perdido el timón y que estaba sola. El anteojo le permitió verificar que en la toldilla existían elementos dispuestos para reparar el desperfecto; pero se ignorará siempre qué ocurrencia fué la que hizo a los tripulantes abandonar el trabajo y dejar el buque entregado a su suerte. Hasta que las olas o los vientos lo tumbasen, ha podido vagar

durante meses, o durante años, entre los confines de la sábana de ocho mil millas que separa las costas de Chile y Australia...

Una cosa es sorprendente, y es que los naufragios y los abandonos casi nunca presentan características repetidas, como si cada nave en desgracia buscara sucumbir con originalidad. De la Orient Glasgow se conoce al menos el nombre y el país de procedencia; pero ni esto se sabe de los dos cascos que, con intervalo de noventa días, dejáronse ver en el verano de 1893. Aquí el misterio es completo. El primero de estos enigmas flotantes fué encontrado frente a la boca del Maipo. Su arboladura estaba totalmente destruída, colgando velas y cordajes por encima de las bordas; no tenía pabellón y era imposible distinguir los borrados caracteres de sus tableros. A poca distancia veíanse a flote tres lanchas y el cadáver de un hombre... El otro-que acaso halló su fin en la misma tormenta-fué descubierto por un carguero inglés panza arriba y a punto de desaparecer bajo el agua. Las narraciones no agregan sino que "estaba pintado de blanco y nunca se supo de los náufragos ni del origen del navío".

También se conoce el caso del que no quiso perecer en el mar y buscó la playa de una isla para ir a recostarse. Inútil es hoy tratar de indagar su nombre, ni de dónde venía, ni cuántos días y noches duró su odisea. Sólo dicen los cronistas que la fecha del suceso fué en el mes de febrero de 1895, y la de Juan Fernández la isla adonde el buque arribó. ¡Juan Fernández, situada a cien leguas del continente y fuera de las rutas de la navegación comercial!... La arena de sus bahías acogió a este moribundo que quizá venía crujiendo, esto es, quejándose, desde la lejana longitud en que el ciclón debió asaltarlo. Los isleños que subieron a su bordo hallaron en su sitio un bote salvavidas y vieron que el pañol estaba provisto de víveres. En la bodega existía un cargamento de barriles vacíos, destinados tal vez a recoger el aceite de ballena.

Es creencia popular que ciertas naves desalojadas se gobiernan solas, y la tradición sostiene que el ballenero de Juan Fernández fué una de ellas. Buque consciente de su próximo fin, navegó hasta dar con esta orilla donde vino a vararse como un cetáceo agonizante.

#### DESCUBRIMIENTO DE RAPA-NUI

—"No he estado nunca en la Isla de Pascua, pero siempre recordaré la ocasión en que me encontré frente a uno de esos ídolos pascuenses en el Museo Británico. Este Dios de los Espacios Vacíos me hizo sentirme intranquilo; parecía pertenecer a otro mundo... Después, cuando logré penetrar en el espíritu del Pacífico, creí comprenderlo mejor; pero jamás habría consentido en pasar una noche solo, a cielo descubierto, en compañía de uno de tales monstruos de los Mares del Sur".—H. W. Van Loon; "Historia del Pacífico".

Jacob Roggeveen, el descubridor de Pascua y Samoa, no fué un marino de carrera. Su profesión era la de abogado, y a la fecha en que gestionaba su viaje inmortal, en 1721, ocupaba el cargo de juez en la Corte de Justicia de Batavia, isla de Java. Por otra parte, frisaba en los sesenta y dos, edad en que el común de los navegantes suelen tener ya el south west depositado en el baúl de los recuerdos.

Su insólita aventura tenía una historia de muchos años. Su padre, un renombrado cartógrafo de Amsterdam, había defendido durante toda su vida la hipótesis de que existía un continente ignoto en el Pacífico, delante de la costa de Chile (el mismo con que soñara el piloto Juan Fernández); y al irse de este mundo habíale hecho prometer a Jacob que un día iría a descubrirlo (1).

Después de bregar, a su turno, casi otra vida entera contra la indiferencia de sus compatriotas, Roggeveen II había logrado colocar la empresa bajo los auspicios de la *Compañía Holandesa de las Indias Orientales*. Esta sociedad colonial, poderosa como un Estado, entrevió la posibilidad de ensanchar sus posesiones y puso a las órdenes del juez una escuadrilla de tres barcos armados en guerra.

Un gentío asistió a su zarpe desde los muelles de Amsterdam. La fuerza consistía en el Arend, capitán Coster, dotado de 111 hombres y 36 cañones; el Tienhoven, cap. Baumann, con 100 hombres y 28 cañones; y el African Galley, cap. Rosenthal, con 60 hombres y 14 cañones. Roggeveen no llevaba, como Drake, orquesta ni vajilla

<sup>(1)</sup> No se trata de Australia, descubierta sesenta años antes.

de oro en el buque bandera; pero iba provisto de un cargamento de licores y manjares digno de un magnate oriental. Sólo faltaban en sus pañoles esos jugos cítricos que los ingleses comenzaban a introducir en sus navíos, y que eran la única medicina contra el escorbuto.

\* \* \*

Aunque el extraño explorador no entregó a sus armadores otra cosa que disgustos, su viaje ocupa un lugar en la historia de la navegación. Sus peripecias son el cuadro más acabado de los peligros, de las penurias y las crueldades que constituían en ese entonces la vida del hombre en el mar.

Una tormenta en el Atlántico, frente al Brasil, desarboló el Tienhoven y arrancó las vergas del Arend. Arrastrados por el viento hasta cerca de las Canarias, viéronse interceptados por una flotilla de piratas, a los que tuvieron que rechazar a cañonazos. Escaseaba el agua, y las dotaciones sufrían bajo el sol del trópico las torturas de la sed. Cierto día, un marinero desesperado penetró en el pañol de licores y bebió hasta enloquecer; luego irrumpió en la cocina y atacó al cocinero a

<sup>3-</sup>Mar del Sur

cuchilladas, cortándole la cara de oreja a oreja. Al verse perseguido por toda la gente de abordo, intentó suicidarse y se hundió el cuchillo en el estómago. Roggeveen lo hizo conducir a la enfermería y lo rodeó de solícitos cuidados... Quería salvarle la vida para que no escapase a un castigo ejemplar. Este consistió, primeramente, en hacerlo pasar tres veces por debajo de la quilla, atado a una cuerda. En seguida se le colocó desnudo sobre un barril y se le dieron trescientos azotes en las nalgas. Las heridas, que llegaban hasta los huesos, se frotaron con sal para que permanecieran abiertas. Llevado en peso, el infeliz fué amarrado al pie del palo mayor y con su propio cuchillo clavaron contra el mástil su mano derecha. De allí se le trasladó al castillo de proa, donde quedó encadenado y a régimen de hambre. La sentencia lo condenaba finalmente a ser abandonado en una isla desierta; pero la muerte se compadeció de él y vino a liberarlo poco antes de llegar al peñón de los Estados.

El agua se había descompuesto, llenándose de gusanos, y los hombres perdían sus dentaduras por efecto del escorbuto. A no mediar las torrenciales lluvias del sur, muy pocos habrían sobrevi-

vido.

Al doblar el Cabo de Hornos, la escuadrilla fué dispersada por los huracanes. El Arend alcanzó a derivar hasta la latitud 62º 30', zigzagueando por entre los escuadrones de témpanos que obstaculizaban el paso. La mala visibilidad impidió que Roggeveen divisara la tierra antártica—el último continente que quedaba en rigor por descubrirse—; pero el cronista del buque, Carl Friedrich Behrens, tuvo la intuición genial de su proximidad al escribir: "Tan enormes masas de hielo no pueden ser producidas en el océano por la fuerza común del frío. Deben ser ocasionadas por la violencia de los vientos y las corrientes cuando, desplomándose, caen al mar desde un alto continente"...

Los dispersos bajeles, concertados de antemano, reuniéronse en la isla de Juan Fernández, donde todavía eran visibles las huellas de Selkirk, su habitante solitario. El agua de las cascadas y la carne de cabra hicieron rehacerse a las tripulaciones exhaustas.

\* \* \*

La afanosa búsqueda desde allí iniciada—al oeste, al noroeste y al norte—convenció a Roggeveen

de que por allí no había vestigios de la tierra ignota. Su padre había soñado con un fantasma...

Pero el viaje no sería totalmente perdido. Un buen día, al atardecer del 5 de abril de 1722, apareció a la cuadra del African Galley una protuberancia terrestre rodeada de arrecifes. Su situación era a los 27º 10' de latitud Sur y 109º 26' de longitud Oeste, vale decir, que distaba 2,000 millas de la costa chilena. Después de buscarla inútilmente en las cartas, Roggeveen se persuadió de que acababa de hacer su descubrimiento, y procedió a darle un nombre: Paasch Eyland, en conmemoración de la Pascua de Resurrección, que correspondía a la fecha. Más tarde, en cada idioma se la llamaría de manera distinta: Pascua en español, Pàques en francés, Easter en inglés, Oster en alemán, Pascoa en portugués, Pasqua en italiano, Pasko en esperanto.

Era una avanzada de la Polinesia, y como tal, participaba del clima y las características de su medio. Tan pronto llovía con truenos y relámpagos, como brillaba un sol esplendente. En las aguas, de un azul fastuoso, nadaban el tiburón, el pez-espada y el pez volador, cuyos saltos inverosímiles le hacían caer en la cubierta de los buques. También existía un pececito extravagante

que afloraba a la superficie y utilizaba su enorme aleta dorsal para navegar a la vela. Rozando las olas volaban la manutara, el petrel y el potente pájaro-fragata de la Oceanía.

A siete millas de distancia los catalejos localizaron dos ligeras columnas de humo, indicio in-

equívoco de que el lugar estaba habitado.

Las naves arriaron velas para esperar la luz del nuevo día. Reinaba a su bordo una tremenda expectación, pues se pensaba que esa tierra podía ser el pórtico del mundo que iban buscando.

Al amanecer comenzaron a acercarse y a rodear la costa para ubicar un fondeadero abrigado. Roggeveen comprobó que la isla tenía la forma de un triángulo, y que había un volcán en cada uno de sus vértices. La tierra era baja y suavemente ondulada, al revés de la mayoría de las islas volcánicas del Pacífico. La vegetación mayor era escasa (como aparece hoy, bajo la deplorable administración chilena), pero se veían en gran número gruesos troncos de árboles, como restos de bosques desaparecidos. El panorama, a esa hora del alba, fascinaba los ojos, y no sin razón escribiría Pierre Loti ciento cincuenta años después: "Me queda el recuerdo de un país medio fantástico, de una tierra de ensueño".

\* \* \*

Un bote del African, que iba sondando delante de la escuadrilla, encontró al primero de los pascuenses que vieran los ojos europeos. Venía bogando en una canoa de tres metros de eslora y tan estrecha que su estabilidad resultaba inexplicable. Tenía la proa y la popa afiladas y arrufadas, y estaba construída de tablillas amarradas con cuerda vegetal, sin calafateo, por lo que el agua se filtraba en ella como en una canasta. Su tripulante era un mocetón de piel amarillenta, con la cabellera atada en un moño encima de la frente. "Estaba completamente desnudo—refiere Rogeveen—sin que nada cubriese aquello que la modestia impide mostrar".

Nunca había visto a los hombres de raza blanca...; pero al cruzarse con los del bote, les saludó con naturalidad, como si les conociese de toda la vida: "¡Iá ará na, taió!" (¡Buenos días, amigos!).

Fué llevado a bordo del Arend. La imponente catadura de los holandeses no le llamó la atención, ni le importó ni entendió el que éstos se riesen de su desnudez. Solamente le interesaba el buque, esa canoa descomunal capaz de transportar a una tribu. No en balde era un polinesio. Contemplaba los mástiles, las jarcias, las velas, lanzando exclamaciones maravilladas: "¡Ka-maita-ki! ¡Ka-maitaki!" (¡Qué bonito! ¡Qué bonito!). Como no podía menos de ocurrir, hicieron con él la prueba del espejo. Al ver su propia figura retrocedió con espanto, y luego la buscó por el dorso del vidrio. Le obsequiaron un collar de cuentas, unas tijeras y un espejito, que tomó con desconfianza. Agradeció con una venia y se marchó tan desaprensivamente como llegara.

\* \* \*

Durante dos días los buques se mantuvieron bordejeando alrededor de la isla. Los botes habían dado con seis o siete caletas adecuadas para el fondeo—las mismas que hoy conocemos con los nombres exóticos de Hanga-Onu, Ovahé, Anakena, Hangapiko, Vaihú y Hutuiti—; pero las fuertes marejadas y los vientos cambiantes no permitían a la escuadrilla entrar en ellas. Rapa-Nui (verdadero nombre de la isla, que Roggeveen no llegó a conocer), estaba circundada de islotes esporádicos: el Mutu-Nui, el Morotiri, el Mutu-Rau-Kau, el Mutu-Tautara, en cuyas rocas se

congregaban millares de pájaros marinos. En sus bordes, como en las playas de la isla, veíanse caracoles de conchas multicolores, estrellas de mar, esponjas y tortugas.

Pero lo que asombraba a los expedicionarios era la visión de los moai, aquellas cabezotas de picdra monumentales que surgen del suelo pascuense con majestad terrorífica. Algunas estaban colocadas sobre enormes plataformas construídas de bloques pétreos; y aunque todas se hallaban en la costa, invariablemente le daban la espalda al mar. El hombre civilizado no conocía hasta entonces nada semejante, y a partir de ese día la ciencia iba a indagar inútilmente en el misterio de que están envueltas. ¿Quiénes y cuándo las habían esculpido? ¿Qué representaban? ¿Cómo habían sido trasladadas sus enormes moles desde las canteras hasta los lugares donde ahora se encontraban?...

Al tercer día la expedición aportó en un punto situado al noreste y ancló en veintidós brazas, fondo de coral, a un cuarto de milla de la costa. Sus evoluciones habían atraído a una muchedumbre de pobladores, y no bien cayeron las anclas, la porción masculina se lanzó al mar, en canoa o a nado, para dirigirse a abordar los navíos.

Eran gente de alta estatura, dotada de músculos y dientes perfectos. Tenían el rostro alargado y los ojos pegados a la nariz. Las orejas, estiradas por los lóbulos con extraños ornamentos, les colgaban hasta cerca de la base del pescuezo. Llevaban el cuerpo cubierto por un polvillo rojizo, hecho de tierra de color, sobre el cual lucían admirables tatuajes en blanco y azul. Con su cordialidad paradisíaca les preguntaban a los marineros en su lengua misteriosa: "¿Mai hé koe?" (¿De dónde vienes?); "¿He-aha to'u arero e-vanana-eva?" (¿Qué idioma hablas?).

Los más jóvenes se hacían notar por una rapacidad impávida. "Llegaban a sacar las gorras de la cabeza de los marineros, saltando con ellas por sobre la borda; pues son extraordinarios nadadores, como lo demuestran los muchos que vinieron nadando desde tierra". Uno de estos ladronzuelos se trepó desde su vaka (canoa) a un camarote del African, introduciéndose por la ventana, y se llevó el mantel de la mesa.

\* \* \*

A la mañana siguiente, Roggeveen reunió a su dotación de desembarco: ciento treinta individuos armados de mosquetes, pistolas y machetes de abordaje, y se fué a la playa en cinco embarcaciones, una de las cuales llevaba a proa y popa dos cañones portátiles. Había estimado el número de la población en tres mil almas, y no estaba

muy seguro de su indole pacifica.

Al saltar a tierra se vió rodeado por un tropel de tangata (hombres) y poki (niños). Las hembras jóvenes no se dejaron ver; quizá sus prudentes padres y maridos las habían hecho ocultarse. Un hombre de porte noble, al parecer investido de autoridad, dió a entender que el Ariki (el Rey) deseaba recibir a los extranjeros.

Sin hacer caso de la invitación, Roggeveen se internó en la isla con los suyos. Los kanakas, en masa, se pusieron a seguirlos... Repentinamente sonó una detonación y uno de los nativos cayó herido. Según parece, había tomado el cañón de un mosquete, y su dueño, creyendo que quería arrebatárselo, le disparó a boca de jarro. Se sucedió una gran confusión: Un pascuense arrojó una piedra, un holandés gritó: "¡Ahora! ¡Fuego!"; y antes de que los jefes pudiesen intervenir, diez o doce infelices yacían en tierra agonizantes.

Era la inevitable rúbrica de sangre que los cristianos tenían que dejar a su paso por los mundos

primitivos.

La multitud isleña se desbandó horrorizada. Poco después, sin embargo, volvió a acercarse a los forasteros, obedeciendo a una orden del cacique...; y en demostración de paz y de amistad pusieron a los pies de Roggeveen un regalo de sus producciones: ñames, langostas, piñas, plátanos. ¡Esto estaba más cerca del cristianismo!

El explorador correspondió con un obsequio de telas y baratijas, y no volvió a ocuparse de su presencia.

\* \* \*

En grandes extensiones la tierra aparecía desolada y sembrada de piedras volcánicas, como vestigio de una antigua y espantosa erupción. Sin embargo, el suelo era fértil y los pastizales silvestres crecían con vigor increíble.

En toda la isla no se encontró un arroyo ni una vertiente. El agua dulce había que ir a buscarla al Rano-Kao, un volcán en cuyo cráter, de un kilómetro de diámetro, se depositaban las aguas lluvias.

Los habitantes vivían agrupados en tres o cuatro aldeas que se comunicaban por unos senderos de piedra pulimentada, parecidos a los caminos incásicos. Las haro (casas) estaban hechas de madera y juncos afectaban la forma más peculiar que pueda imaginarse. Medían hasta dieciocho metros de largo, por cinco de ancho y tres de alto; tenían el techo redondeado y carecían de ventanas y claraboyas, siendo el acceso tan bajo que obligaba a los moradores a entrar a gatas. El suelo estaba cubierto con esteras, y unas piedras cuadriláteras hacían las veces de mesas y de almohadas. Desde lejos, estas viviendas tenían el aspecto de grandes lanchones volcados. Se albergaban en cada una hasta tres familias completas, y aun había espacio para las aves y los animales domésticos.

En otra aldea—la de Orongo—las construcciones eran exclusivamente de piedra, como las de las ciudades precoloniales americanas. En las rocas de sus cercanías, unos extraños petroglifos representaban figuras simbólicas de desconocidas divinidades: Make-Make, Matu-Huara, Hawa-take-taka y el Hamber Dí

take y el Hombre-Pájaro.

Roggeveen no era un hombre de ciencia; esto explica la mirada displicente que posó sobre aquella civilización, la más original y enigmática de toda la Oceanía, y acaso la única en el mundo que aún no entrega sus secretos.

En pleno siglo XVIII los pascuenses seguían viviendo en la Edad de Piedra. Observando de cerca el hogar de un cacique, los viajeros verificaron que carecían de los utensilios más elementales, como vasijas, artefactos o recipientes. El finísimo menú de su comida habitual, a base de camotes, congrio, crustáceos, tortuga y frutas tropicales, tenían que prepararlo envuelto en hojas de plátano al contacto con piedras recalentadas que enterraban en el suelo.

\* \* \*

Al caer la noche, unos resplandores lejanos llamaron la atención de los holandeses. Eran las fogatas que los aborígenes encendían al pie de los moai. Las colosales estatuas—cuyo número sobrepasaba el medio millar—surgían de la obscuridad como apariciones de pesadilla. Roggeveen se acercó a contemplarlas y quedó maravillado. Nadie puede mirarlas sin sentir una especie de temor supersticioso. Las hay que se elevan a diez y doce metros de altura, con un peso de cien tonelaladas. Algunas son cabezas sin otra base que el cuello; otros son bustos enhiestos, tocados con sombreros de forma cilíndrica, hechos de la pie-

dra roja de los volcanes. Las profundas cuencas de sus ojos miran más allá del mundo, hacia una lejanía que anonada al espectador. Con justicia diría el Almirante Lappelin, cuando fué expresamente a llevarse un ejemplar para el Trocadero de París: "Las obras del Egipto antiguo son menos sorprendentes que estas figuras pascuenses cuando se considera el aislamiento y la pobreza del lugar"... El homenaje nocturno consistía en unas oraciones que los hombres musitaban delante de las fogatas, sentados sobre los talones con la cabeza humillada y juntando y alzando las manos. Era un culto ancestral, tal vez milenario, destinado, sin embargo, a caer un día en el olvido.

\* \* \*

Urgido por las circunstancias, no pudo Roggeveen prolongar su estada. Se iría, pues, ignorando muchas cosas de ese pueblo fascinante; ignorando que era el único de toda la Polinesia que poseía una forma de escritura, relacionada con la de Creta, Egipto y la India; y que entre sus leyendas religiosas se contaba el Diluvio Universal y la creación de la mujer de una costilla del hombre... Ni siquiera le fué dado conocer cierta tradición que perduraba entre ellos, relativa justamente a lo que había motivado su viaje: la existencia de un continente en el Pacífico. Este era el Hiva, o tierra grande, que se habría extendido entre Nueva Zelandia y Pascua hasta que se hundió en el océano sin dejar más que sus cumbres, que serían las actuales islas polinésicas.

De haberlo sabido, acaso no se habría apresurado a zarpar aquella misma noche, como lo hizo, para proseguir con renovado afán en su búsqueda.

Un fortísimo viento habíase declarado cuando marchaba hacia la costa, y tuvo el tiempo justo para reembarcarse y evitar que los buques se fuesen contra las rocas.

Desde allí unos pocos nativos le hicieron señales de despedida. Vista desde el mar, a aquella hora, la isla parecía abrumada de soledad y de tristeza. Al pie de las plataformas el fuego sagrado seguía iluminando los ídolos.

## DESCUBRIMIENTO DE LA ANTARTIDA

Los grandes acontecimientos históricos suelen producirse por la concadenación de hechos aparentemente inconexos y hasta de índole peregrina. Así tenemos que el descubrimiento de la Antártida se relaciona, o mejor, se deriva, de la caza y exterminio de los lobos marinos en las islas de Juan Fernández.

A comienzos del siglo XIX, Más a Tierra, Santa Clara y Más Afuera gozaban fama de ser las más pobladas loberías del Pacífico. El reino de Chile tuvo en ellas una riqueza que en el país sólo aprovecharon los fabricantes de sillas de montar, "porque dizen—refiere el padre Rosales—que estos cueros preservan e sanan de la dolencia de las almorranas"...

Los cazadores extranjeros, por el contrario, merodeaban en busca del rico botín. Verdad es que no les era fácil acercarse a Más a Tierra, artillada con cuarenta cañones de costa y visitada regularmente por las naos de línea españolas; pero tenían el paso franco a Más Afuera, situada a noventa millas al oeste y adonde no alcanzaba la vigilancia ni había autoridades ni pobladores.

Más Afuera, la isla escalofriante que se eleva cortada a pique a dos mil metros de altura, parece haber sido el vivero del codiciado lobo de doble pelaje. En su Narrative, el capitán Amasa Délano calcula que se reunían en sus roqueríos, durante la época del celo, rebaños de no menos de tres millones de ejemplares. Solían verse entonces hasta veinte barcos norteamericanos, británicos y franceses, cuyas tripulaciones se entregaban a la tarea de darles muerte a garrotazos. En 1801, cierto buque inglés se llevó un cargamento de un millón de pieles. El mercado distribuidor estaba en Cantón, China, donde llegaba a pagarse de tres a cuatro pesos fuertes (o su equivalente en sedas) por las pieles de popis o lobos cachorros. Los cueros ordinarios eran preferentemente vendidos en Francia, donde se les usaba para confeccionar los morriones de los soldados napoleónicos.

Este cuantioso comercio no fué jamás controlado. En Más a Tierra, al parecer, no se tenía noticia de las despiadadas matanzas. El gobernador de la isla, don Francisco de Quesada y Silva Barrionuevo y Quiñones, era un funcionario solicitado por otra suerte de problemas. Un reglamento suyo, que lo pinta de cuerpo entero, prohibía a los habitantes "andar en la calle" (no había calle) después de las 11 de la noche; establecía una contribución por las riñas de gallos (que él mismo tenía prohibidas) y un impuesto sobre las entradas a los toros y títeres (allí desconocidos) a beneficio del hospital (que no existía).

A la postre, los "beneficiados" fueron los cazadores de lobos, que acabaron por extinguir o ahuyentar las manadas de Más Afuera sin haber pagado a las arcas coloniales ni un maravedí por concepto de derechos de caza.

\* \* \*

Buscando nuevos campos de explotación, los buques loberos penetraron por los canales chilotes y magallánicos, igualmente desamparados, para proseguir en ese contrabando que la costumbre terminó por legitimar. Desde los Chonos hasta el Cabo de Hornos no vivía otra gente que los indios de canoa—alacalufes, onas y yaganes—tri-

bus salvajes, pero todavía en el esplendor de su pureza racial y fisiológica. También ellos apetecían las pieles, que utilizaban para techar sus rucas de forma cónica o para echárselas a la espalda como único abrigo de sus cuerpos untados con grasa de ballena.

Las cacerías en gran escala fueron allí casi tan provechosas como en Más Afuera, con la ventaja de que muy a menudo los aborígenes se encargaban de la faena ad honores, quisieran o no, ante el dilema de sufrir, como los popis, la caricia del

garrote.

Unos poços años bastaron a aquellos aventureros para hundir al indio en la abyección y para corromperlo con sus plagas civilizadas. También, para arrasar con la fauna marina, que vino a menos hasta reducirse a míseros grupos de sobrevivientes.

Hacia 1819, cazadores norteamericanos pasaron todavía más al sur, más allá del Cabo y del mar de Drake, buscando esas islas entrevistas o presentidas que podían ser el último refugio de la especie condenada a extinción. El primero en hacerlo fué el capitán Benjamín Pendleton, de la Stonington South Sea Company, que se lanzó a lo desconocido con cinco pequeñas goletas, una

de ellas mandada por Nathaniel Brown Palmer, un joven de diecinueve años destinado a saltar a la fama.

Con propósitos científicos, pero también con el de explorar sus posibilidades, el Zar de Rusia había mandado al Océano Antártico una expedición de dos fragatas confiadas al mando del comodoro Fabián von Bellinghausen.

Estos dos hombres, Bellinghausen y Palmer, iban a protagonizar el más singular episodio en la historia de los descubrimientos geográficos.

\* \* \*

La Terra Incognita había sido adivinada por Aristarco de Samos en el siglo III de la era antigua. En 1599, el holandés Dirick Gherritz decía haber divisado, a cuatrocientas ochenta millas al sur del Hornos, "un país alto y nevado, como Noruega". Pero entre 1772 y 1774, el inglés James Cook había hecho repetidas tentativas de penetración a través de los hielos; y como llegase hasta 71º 10' Sur en 106º 54' Oeste sin hallar tierra, habíase persuadido de que la barrera helada se extendía hasta el Polo y que el continente austral era un mito.

Bellinghausen zarpó de Cronstad, en el Báltico, el mismo año en que Pendleton saliera de Stonington con su flotilla. El explorador ruso llevaba el Vostok y el Mirni, de quinientas toneladas y con tripulaciones entrenadas en los climas del Artico. El relato de su viaje, escrito en alemán, no ha sido traducido y sólo se le conoce a través de las referencias de otros autores. Aun la obra original es casi desconocida: un raro ejemplar existe en la Biblioteca del Congreso de Wáshington. De ello se han aprovechado los rusos, eternos mistificadores, para falsear los resultados de la expedición.

Después de avistar los archipiélagos subantárticos de Georgia del Sur y Sandwich del Sur, al sureste de las Malvinas, el Vostok y su consorte se encontraron delante de los témpanos, aquellas ciclópeas masas de hielo que las corrientes arrastran hacia el Atlántico y que el sol va derritiendo y empequeñeciendo hasta que un día se les puede tomar en la mano. Su presencia permanente, implacable, en apretadas escuadras, no permitía a los buques acercarse a ese continente desde cuyas costas—como lo previera C. F. Behrens—debían desprenderse. La constante e incalculable disolución de los icebergs (agua dulce), tanto como la esca-

sez de vegetación submarina (insuficiencia de calor solar), hacían que ese mar fuese inodoro, como un lago de tierra adentro.

Tres veces, en longitudes 3º Oeste, 18º Este y 41º Este, Bellinghausen cruzó el Círculo Polar Antártico sin hallar otro indicio que los eskúas y petreles gigantes, capaces de alejarse centenares de kilómetros del litoral en sus vuelos de rapiña. El intenso frío hacía partirse los cabos de manila y las velas de los navíos. Temporales de viento y blizzards de nieve ahuyentaron finalmente al explorador, que puso la proa a Australia, adonde arribó con ciento treinta días de navegación desde Cronstad.

En Sydney supo que un marino mercante inglés, William Smith, en viaje de Montevideo a Valparaíso, había recién comprobado la existencia de las "tierras altas y nevadas" de Gherritz: las Shetland del Sur que miran hacia el extremo austral de Chile.

\* \* \*

Ocho meses después, habiendo reparado y reaprovisionado sus barcos, Bellinghausen partió otra vez (noviembre de 1820) al asalto del casquete inabordable, acercándose ahora por los cuadrantes del oeste. Durante semanas, el mar no le mostró otra cosa que las orcas y ballenas, cuyos cardúmenes espectaculares se denunciaban a la distancia por sus chorros de vapor intermitentes. Otras tres veces, en 164°, 120° y 92° Oste, volvió a cruzarse el Círculo Polar, bordeando el pack ice y llegando a la más alta latitud del viaje: los 69° 52' Sur... De pronto, una isla solitaria, nunca vista hasta entonces, se dejó descubrir, y el explorador la bautizó sobre la marcha: la isla de Pedro el Grande. Días más tarde, otro peñón desierto se agregaba en la carta: el de Alejandro I, patrocinante de la expedición. La victoria parecía estar próxima.

Por aquellas longitudes el mar estaba libre de pack y los témpanos ya no obstaculizaban el paso: derivaban dispersos, adornando el océano con sus formas caprichosas de cúpulas tumbadas, de tortas de novia, de ánades y de góndolas venecianas.

Cierto día—corriendo febrero de 1821—surgieron a través de la neblina los picachos de un enorme grupo de islas: todo un archipiélago. Bellinghausen ordenó fondear y aguardó. La emoción y la ansiedad deben haberle paralizado el curso de la sangre. ¡Tierras desconocidas, descubiertas para gloria de Rusia y su Emperador! ¡Tierras que nadie había visto antes que él, y que un día, acaso, llevarían su nombre!

Cuando la neblina se disipó, aquella escena iluminóse con la luz deslumbrante e indescriptible del Antártico, esa luz que da al paisaje la nitidez de un mundo recién creado. De las aguas casi inmóviles, de un azul profundo, fantástico, emergían las islas como barrancos vertiginosos, cubiertas de nieve cegadora que dejaba entrever sus rocas partidas por el frío. El silencio era sobrecogedor, como debe serlo en la luna; pero de tarde en tarde se desprendían de los cantiles paredones de hielo que caían al agua con estruendo catastrófico. En las estrechas playas pedregosas, sin asomo de vegetación, los pingüinos permanecían indiferentes, con sus fracs impecables y su solemnidad de prohombres; en el mar, las focas dormitaban sobre pequeños tempanitos mecidos por el oleaje; en el aire, pájaros de todos los tamaños, formas y colores revoloteaban al acecho de los peces desprevenidos.

Y había algo más. A lo lejos, en el horizonte, una cordillera de cumbres puntiagudas se extendía de noreste a suroeste hasta donde alcanzaba el campo visual, esto es, a cien millas por lo menos, porque en la atmósfera antártica, absolutamente transparente, se ve todo a distancias que asustan. Era una cosa así como los Andes elevándose directamente desde el océano; lo más asombroso que los ojos humanos hubieran visto. No ya una isla, sino un continente, el Sexto Continente del mundo...

Pero aquella contemplación maravillada no duró más que unos pocos minutos. Con exclamaciones y gestos atónitos, los expedicionarios repararon de pronto en algo que no vieron al comienzo y que jamás pensaron encontrar allí. ¡Un barco! Un diminuto barquito pintado de gris, de un solo mástil, que estaba al ancla a una milla del Vostok. Un cúter de cuarenta y cuatro toneladas, que lucía la bandera de los Estados Unidos y en cuya popa se leyó con los catalejos: Hero-Stonington...

Cuando la abrumadora sorpresa hubo pasado, el comodoro ruso botó al agua su lancha de servicio para que el patrón del barquichuelo se sirviera pasar a bordo de su buque. Una hora después, Nathaniel Brown Palmer, de veinte años, estrechaba la mano del aturdido Bellinghausen.

-¿Qué hace usted aquí?

<sup>-</sup>Cazando focas.

-¿Desde cuándo?

—Desde hace dos años.

Y el muchacho informó que su jefe, Pendleton, se hallaba en las Shetland, a pocas millas de allí, con sus otras cuatro goletas, mientras él exploraba en busca de nuevos rebaños.

El archipiélago en que tenía lugar el encuentro extendíase entre 64º y 65º S. y 60º y 63º O. Los buques de Pendleton habían llegado allí en viaje directo, mientras los de Bellinghausen daban su rodeo de miles de millas en torno al casquete polar.

—¡Y yo que creía haber descubierto estas tieras!—exclamaba el ruso—. ¿Qué irá a decir mi augusto soberano cuando sepa que he sido derrotado por un mocito, en una embarcación apenas

más grande que mi bote de desembarco?

—Yo sólo vine a cazar focas—decía Nathaniel. Nunca pareció darse cuenta de la magnitud de su involuntaria hazaña. Célebres navegantes, como Juan Fernández, Mendaña, Fernández de Quirós, Roggeveen y Cook, habían registrado el Pacífico buscando el galardón de un gran descubrimiento; y he aquí que él, un buen día, sin quererlo ni pensarlo, "cazando focas", tropezaba con un continente. Era el único hombre, después de

Colón, que había hecho tal cosa. Y no le daba importancia.

—Si desea ir a las Shetland—dijo—yo puedo servirle de práctico.

Como un hidalgo del mar, el explorador aceptó el ofrecimiento sin sombra de amargura. Y en un gesto magnífico, que sus connacionales han tergiversado puerilmente después, le dijo estas palabras:

-Estas islas que usted ha descubierto, yo las llamaré en adelante, en su honor, Archipiélago de Palmer.

Y así se llaman todavía.



## LA TRAGEDIA DEL CAPITAN PADDOCK

De todas las dolencias que afligen al linaje del hombre, ninguna es quizás tan cruel y misteriosa como la de las perturbaciones cerebrales. Cuando se escriba la *Historia de la Locura*, como Erasmo escribiera su *Elogio*, habrá un capítulo destinado a recordar el tratamiento que por miles de años se dió a los insanos. No causará asombro el que en los tiempos bíblicos se les tuviese por "poseídos" y fuesen malditos; pero se hará difícil creer que todavía en pleno siglo XIX se les haya dado un régimen represivo, encerrándoseles en jaulas de hierro y castigando sus supuestos delitos con las penas de la justicia criminal.

El narrador de aquella historia encontrará en las tradiciones chilenas un episodio ilustrativo de esos horrores que la ignorancia hizo legítimos.

Es el célebre caso del capitán Paddock, acaecido en la ciudad de Valparaíso en 1832.

Célebre también por la circunstancia de haber intervenido en él don Diego Portales, el hombre inapelable, que ejercía entonces la gobernación militar del puerto, y cuya actitud ante el drama es toda una síntesis del modo de pensar contemporáneo.

\* \* \*

Henry Paddock, un marino estadounidense de treinta y dos años de edad, "de honrada y apacible figura", llegó a Valparaíso el 16 de diciembre del año en cuestión, capitaneando la fragata Catherine, de la matrícula de Nantucket y dedicada a las cacerías de ballenas. Era un personaje de los que Melville pintaría más tarde en Moby Dick, aquéllos que en el curso de sus expediciones, después de estarse hasta tres años sin ver la tierra, solían venir a las costas de Chile para refrescar sus tripulantes, convertidos en salvajes, y para carenar sus naves, carcomidas por la sal y los moluscos. A Paddock no le traía, empero, ninguno de estos menesteres, sino la grave urgencia de enderezar su empresa, que resultaba hasta ese

día un completo fracaso. Tras un fatigoso crucero de doce meses, todo su botín consistía en unos doscientos barriles de aceite de esperma, con cuvo producto no alcanzaría a pagar sus gastos. Para colmo de desgracia, sólo le quedaban víveres para dos semanas, y no tenía dinero ni crédito con qué procurárselos, ni conocía a nadie en Valparaíso, ni hablaba el idioma del país... Nada habría sido esto si sólo fuese un empleado de sus armadores; pero el caso es que él fué el promotor de la expedición y bajo su directa responsabilidad se habían invertido los capitales del negocio. La inminencia de la quiebra había afectado su ánimo hasta hacerle caer en profunda depresión. Lo que no hace sino probar que era un hombre de honor, y que la catástrofe de que sería hechor y víctima tuvo precisamente origen en aquellos caballerosos escrúpulos, que acabaron por aniquilar su razón.

Ningún síntoma especial habían advertido sus compañeros; y fué el propio capitán quien se encargó de ponerles sobre alarma, estando ya al ancla en el puerto, al confiarles que se sentía "como poseído de una enfermedad que no sabía definir".

\* \* \*

Sus diligencias en tierra lo llevaron a conectarse con una casa compatriota, la de Alsop and Company, cuyo jefe, Mr. George Kern, le acogió con
buena voluntad. Pretensión de Paddock era que
éste aviase el buque para seguir hasta el Antártico—vivero de los mayores cardúmenes de cetáceos
—a fin de reponerse de sus pérdidas. El manager
dejó la proposición en estudio, pero accedió a pagar y alimentar la dotación de la fragata durante su estada en Valparaíso, con la garantía de su
cargamento de aceite y de su provisión de tabaco, estimada en seis quintales.

El marino se retiró dando muestras de alegría...; pero llegó a bordo en una disposición enteramente contraria, quejándose de que los Alsop se habían propuesto esquilmarlo para quedarse con el buque...

Estuvo tres días sin salir de la cámara, alternativamente colérico o meditabundo, mientras la manía persecutoria le iba progresando como una gangrena. Llegó a manifestar su convicción de que sus "enemigos" tramaban contra su vida.

Al cuarto día, habiéndose en apariencia tranquilizado, volvió a desembarcar; pero a su regreso, por la tarde, ya venía con las señales inequívocas del trastorno. Llamando aparte a sus oficiales, presa de gran agitación, les dijo que sus perseguidores le habían dado veneno; y se tomó en su presencia un antídoto que traía consigo. Visto el cariz de su conducta, resolvieron sus subalternos ponerlo bajo vigilancia, y encargaron de ello al mayordomo.

El cual declara en el proceso que aquella noche, al mirar al interior del camarote por la claraboya, sorprendió al capitán bebiéndose a sorbos el aceite de la lámpara.

\* \* \*

Mr. Kern habíale cobrado entretanto una honda simpatía. Informado de las incidencias de la Catherine, fué a bordo para proponerle se trasladase a su casa, "donde podría descansar y estar protegido".

Paddock se dejó llevar de mala gana, y en su obsesión de que estaba en peligro, echóse al bolsillo una flamante navaja para la defensa de su persona.

¡Muy pronto y muy caro iba a pagar su amigo la imprudencia de haberle permitido portar esta arma!

<sup>5-</sup>Mar del Sur

El demente alcanzó a estar una horas en el hogar de su benefactor, desconfiando hasta de su esposa, que se desvivía por atenderlo, y promoviendo por último una escena de Casa de Orates al caer de rodillas implorándoles que le protegiesen y no le dejasen solo.

Sin comprender, parece, la gravedad de estos síntomas, Kern prosiguió las negociaciones que iniciaran cuatro días antes; y no bien recobró Paddock su serenidad, salió con él para ocuparse

de los trámites pertinentes.

A las 3 de la tarde estaban en la oficina de Alsop (situada al pie del barranco del Almendro); y el capitán oía de labios del manager esta venturosa noticia: habíasele concedido un pagaré cuyo monto bastaba a solucionar su conflicto. ¡Paddock, pues, estaba salvado! ¡La Catherine podría seguir al Antártico!

Inmediatamente, y a la vista suya, un dependiente extendió el documento y se lo pasó para

que estampase en él su firma...

Pero entonces, justamente entonces, sobrevino el desastre. Paddock dejó el asiento, atacado de súbita convulsión de rabia, y saltando sobre el oficinista le hundió la navaja en el corazón. El infeliz se desplomó sin una queja y quedó muerto a sus pies.

Esta escena, y las que se siguieron, pasaron con tal rapidez y en tal confusión, que no hubo dos testigos que coincidiesen en sus versiones.

Presa del pavor, Kern trató de ganar la calle para huir o llamar a la policía. Pero el loco, de otro salto, lo alcanzó en la puerta y le asestó una puñalada en medio del pecho. Herido de muerte, Kern pudo, sin embargo, seguir huyendo; pero el esfuerzo de la carrera ayudó a desangrarlo y, al llegar a la plazuela de la Aduana, cayó y expiró.

Un gentío, entretanto, perseguía al matador, dando voces de atajarlo y arrojándole una lluvia de piedras. Manchado de sangre, los ojos fuera de las órbitas, Paddock corría como un toro furioso, paralizando de pánico a la gente. En un brusco viraje metióse a una casa de comercio, cuya puerta hizo saltar de un empellón, e irrumpió en el escritorio repartiendo cuchilladas. Se encontraba allí el dueño del negocio, señor Squella; don José Joaquín Larraín, marqués de Montepio; el comerciante Ramón Gallo, un empleado y el portero. Antes de que pudiesen salir de su asombro, había ocurrido una carnicería: Larraín yacía

muerto, Squella gravemente herido, su empleado con la cara cruzada de tajos.

Saliendo de nuevo a la calle, la fiera humana se lanzó en dirección al barrio portuario. Al pasar ante la Capitanía, dos jornaleros intentaron detenerlo; pero ahí quedaron tendidos, uno apuñala-

do en un brazo, el otro en una pierna.

Poco más allá caminaba un oficial de marina mercante: nada menos que el capitán William Wheelwright, futuro pionero de las líneas de vapores. Verlo y echársele encima fueron para Paddock una sola cosa. El agredido alcanzó a ponerse en guardia y esquivó cinco o seis navajazos con las manos, que le quedaron despedazadas; pero no pudo evitar un corte profundo cerca del corazón, el que le hizo caer desvanecido.

A los gritos de los perseguidores, dos lancheros que salían del Resguardo corrieron a atajar al alienado. El primero, que lo embistió de frente, recibió una herida en el cuello, a consecuencia de la cual murió una hora después. El otro tuvo la inspiración de golpearlo por la espalda, arrojándole una piedra a la nuca. Paddock se desplomó aturdido, todavía echando espumarajos; y allí mismo fué atado de pies y manos para ser lleva-

do a la cárcel.

Los anales policíacos no registran nada semejante: ¡diez víctimas, cuatro muertos y seis heridos, en el espacio de dos minutos!

\* \* \*

Una hora más tarde, el ex cazador de ballenas comparecía ante el juez Fermín Rojas para prestar declaración. Había recobrado completamente su equilibrio y su "honrada y apacible figura". Sea por efecto del aturdimiento, o por causa de su propia enfermedad, no tenía el menor recuerdo de lo que acababa de ocurrir. Al describírsele el reguero de sangre que dejara tras de sí, reaccionó como ante una enorme calumnia. Lo único que sabía es que un sujeto lo había atacado en el Resguardo, rompiéndole el cráneo con una piedra. A su juicio, pues, era él quien debía pedir justicia. "Ignora la causa de su prisión-dice la diligencia judicial-y cree que se halla preso por petición de ciertas personas de la casa Alsop, que se habrían complotado para quitarle la vida".

A la luz de la medicina legal moderna, sus actos fueron los de un irresponsable, y él estuvo tan limpio de culpa como un niño dormido...

Pero la mentalidad de la época—o de ciertos hombres de la época—no lo estimó así; y sobre la espalda abatida de Henry Paddock cayeron la injusticia y la ignominia.

Don Diego Portales, el gobernador, dictaminó que su condición era la de un asesino. "Yo aseguro—dijo y escribió textualmente—que el reo no está loco". Su deseo y su orden fueron que debía ajusticiársele; y recomendó al juez la mayor brevedad en la substanciación del sumario. No era aquélla, por lo demás, la única razón de su sinrazón, porque luego invocaría estas otras, no menos peregrinas: "el alboroto de la plebe, la altanería e impunidad de los extranjeros y el supuesto cohecho que la justicia habría recibido para absolver al reo por su peso en oro".

En otras palabras: que Paddock debía morir de todas maneras, estuviese o no en su juicio, fuese o no un criminal, y sólo porque don Diego Por-

tales así lo quería.

Inútiles fueron, por consiguiente, los esfuerzos que se hicieron por salvarlo. El informe del cirujano de ciudad, Dr. Leighton, declarándolo enfermo; la defensa del abogado de turno; los artículos de El Araucano, atribuídos a don Andrés Bello; los memoriales del Encargado de Nego-

cios de los Estados Unidos pidiendo una investigación ecuánime, todo rebotó contra la decisión de aquel hombre que "mandaba a los que mandaban", y cuyo poder omnímodo, absoluto, constituye un misterio todavía no aclarado por la historia.

El 21 de diciembre, a las 8 de la noche—horas después de la captura del "asesino"—ya el Fiscal había pedido la pena de muerte. A las 2 de la tarde del día siguiente estaba condenado a ser fusilado y colgado en un lugar público. El 24, la Corte de Apelaciones de Santiago confirmaba la sentencia; y el 12 de enero levantábase el patíbulo en el cabezo del muelle de carga—el punto más visible de la ciudad—al pie de la grúa mayor, que haría las veces de horca.

Todo esto, sin que siquiera se conociesen los fundamentos de la sentencia, porque la ley de entonces no obligaba a los jueces a consignarlos; de manera que no se sabe, en rigor, cuáles fueron los motivos o los pretextos que determinaron el fallo.

\* \* \*

Ante la suprema notificación, Paddock no manifestó rebeldía ni miedo, como si su suerte le fuese indiferente. Pero el colmo de su tragedia es que no lograra hacer memoria y que hasta los últimos momentos creyese que lo sacaban de este mundo por una intriga de Kern, al cual, por supuesto, imaginaba vivo.

Pasó sus postreros días leyendo la Biblia, con una conformidad que fué la prueba final de su

demencia.

Lleváronlo al lugar del suplicio en una silla, amarrado a su respaldo y sólidamente esposado. No soltó por ello el libro santo, que leyó y sostuvo entre sus manos hasta el instante de la descarga.

Conforme fuera prescrito, colgaron el cadáver del gancho de la grúa, y durante veinticuatro horas se le dejó expuesto a las miradas de los

curiosos.

## SORPRESA EN EL CALLAO

De la historia nacional se desprende una verdad axiomática: La suerte siempre favoreció a los chilenos cuando afrontaron sus conflictos con audacia. Chile parece ser un país de aventura, no de arreglos prudentes o timoratos. Estos le costaron la pérdida de la Patagonia cuando era más fuerte que Argentina y hubiera podido fácilmente retenerla; aquélla le significó la victoria en todas las guerras que sostuvo, no obstante haberse batido siempre con adversarios mucho más poderosos.

El estadista que mejor comprendió y aprovechó este misterio fué Portales, el Ministro con garras de águila. Su proyecto (1836) de ir a destruir la Confederación perú-boliviana, pareció a sus contemporáneos la idea de un loco; pero él tuvo la gloria de enseñarles que no hay locura irrealizable... Se dice hoy que la Confederación no abrigaba miras hostiles contra Chile y que la guerra tuvo por sola causa la convicción de Portales de que la unión de aquellas dos naciones envolvía un peligro para la suya. Lo que importa es que hiciera prevalecer su decisión y que la llevase adelante, arrollando a amigos y enemigos, hasta el logro final de su objetivo. ¡Y con tal energía, con tal inspiración de genio, que ni su propio desaparecimiento bastó a impedir que su voluntad se cumpliese! Caído, asesinado, nadie osó desobedecerle; su solo prestigio siguió mandando y, cual un nuevo Cid, ganó sus batallas desde el otro mundo.

\* \* \*

No eran tiempos de abundancia. En el Epistolario del Ministro se lee que a veces no podía presentarse en sociedad por carecer de sombrero o por tener los pantalones raídos, y que el Presidente de la República le debía un dinero que le había prestado para comprar un catre y mandar hacer la banda presidencial ...

Por otra parte, enviar sobre el Perú una expedición militar exigía una flota que la protegiese y le abriese el camino. Y toda la escuadra que

Chile poseía eran dos barquichuelos: el desvencijado bergantín Aquiles y la mísera goleta Colo-Colo, que escasamente servían ya como buques de instrucción.

Mas ni lo uno ni lo otro contaba para don Diego. Cuando el Presidente Prieto se lo hizo notar, le contestó con una sencillez que lo dejó atónito: "Si no hay marina en Valparaíso, iremos a buscarla al Callao". Su plan, pues, consistía en atacar a los confederados con sus propios navíos, después de arrebatárselos por un golpe de mano. "¿Y quién será el hombre capaz de hacerlo?" "El capitán Angulo, Excelencia, el mismo a quien debemos la posesión del Aquiles, nuestro agusanado buque insignia".

Don Pedro Angulo era un oficial patriota que en la guerra de la Independencia había sido apresado y enviado a las Filipinas a bordo del Aquiles. Aprovechando la recalada en la isla Guam, habíase apoderado del buque con la ayuda de un grupo de prisioneros y habíalo traído a México, y desde allí a Valparaíso, en una travesía que tu-

vo los caracteres de una odisea.

Portales lo conocía y sabía que era capaz de repetir en el Callao la hazaña del otro lado del Pacífico. Y Prieto, como siempre, le dió su aprobación al Ministro.

\* \* \*

Reconociendo lo que hubo de original y de grande en esta empresa, los historiadores la han condenado sin reparar en epítetos. Vicuña Mackenna, el primer admirador de Portales, la llama "uno de los actos más odiosos que se registran en los anales de nuestras repúblicas". Con todo, no puede acusarse a don Diego de haber sentado un precedente; a lo sumo podría decirse que se inspiró en ejemplos clásicos. ¿No contribuyó la piratería a cimentar el venerable Imperio Británico? ¿Y no recompensaron Sus Majestades con títulos nobiliarios, y hasta con estatuas, a sus Drakes y a sus Ansones?

Cualquiera que sea, por último, el diagnóstico de la ética, ha de quedar en pie la calidad intrínseca del episodio, uno de los más sensacionales que hayan ocurrido en aguas americanas.

\* \* \*

Para consumarlo no se precisaba sino un mero pretexto, y éste vino en hora oportuna y de ma-

nera providencial. Fué la expedición que el desterrado general Freire armara en el Perú, fletándola en dos barcos peruanos, para venir a Chiloé a acaudillar una revolución contra Prieto. De nada valió que Santa Cruz, protector de la Confederación, declarase no haber tenido noticia del complot; de buena o mala fe, Portales se obstinó en atribuirle complicidad, y este supuesto crimen fué lo que se propuso "castigar".

Por un sarcasmo de su suerte, Freire sirvió en un todo a la política del Ministro, porque las dos unidades de su escuadrilla cayeron en poder del Gobierno: la Monteagudo en Valparaíso, entregada por sus propios tripulantes amotinados; y la Orbegoso en Ancud, capturada con la persona del

conspirador por las fuerzas gobiernistas.

Tan cierto es que el asalto a los bajeles del Callao esperaba una simple coyuntura para ejecutarse, que el mismo día del arribo de la Monteagudo zarpaban el Aquiles y la Colo-Colo con rumbo al Perú.

Llevaban a su bordo ochenta soldados de marina y dotación naval para tripular las presas. Iba a cargo de la misión el coronel Victorino Garrido, un español nacionalizado que había servido en las campañas de Cochrane. Angulo, colocado bajo

sus órdenes, no tenía otro encargo que "tomar la escuadra confederada donde la encontrase".

\* \* \*

Habiendo quedado la Colo-Colo al acecho en la costa, el Aquiles entró en la mañana del 21 de agosto en el Callao. Este seguía siendo el bastión formidable del Perú, erizado de cañones cuyos fuegos podían barrer la bahía. Seis días antes, Santa Cruz había entrado en Lima en estilo apoteósico, para tomar oficialmente el mando de la Confederación. Aun duraban las fiestas, que debían clausurarse con un número fuera de programa.

La presencia del Aquiles, con la pancha izada al tope (1), no produjo ni una sombra de inquietud. Aunque tensas, las relaciones chileno-peruanas eran todavía corteses; nada podía dar allí motivo de recelo.

Registrando el puerto con el anteojo, Garrido ubicó cuatro buques de guerra: la corbeta Santa Cruz, el bergantín Arequipeño y las goletas Peruviana y Congreso. Como esta última se hallaba en desguace, sin su arboladura, prescindió de ella y

<sup>(1)</sup> Pancha, o panchita: sobrenombre de la bandera chilena en la jerga marina.

se concretó a los tres primeros. Con fría impavidez saludó la plaza, tirando los cañonazos de rigor; luego desembarcó para hacer la visita protocolar al gobernador militar, general Herrera, un chileno al servicio del Perú. Es desconocido el tenor de la entrevista; sólo se sabe que el gobernador no logró entender a qué iba aquel emisario. Objeto encubierto de Garrido era averiguar el estado de la flota, y no le fué difícil informarse de que estaba a medio tripular y sin vigilancia nocturna.

Vuelto a bordo, pasó el resto del día aleccionando a sus hombres; y a las 12 de la noche le dió a Angulo la orden de cumplir su cometido. Entre las instrucciones se recomendaba "respetar las vidas y propiedades de las dotaciones peruanas".

\* \* \*

Los soldados y marineros, armados de pistolas y machetes de abordaje, montaron en cinco botes y bogaron sin ruido en dirección a la Santa Cruz. Estaba ésta al abrigo de la batería del arsenal; era el buque insignia del Protector y tenía un armamento de doce cañones. Con sigilo, Angulo y los

suyos se treparon por las cadenas de las anclas, invadieron la cubierta y atrancaron las puertas del entrepuente y los camarotes, donde la tripulación de cuarenta y tres hombres dormía en el mejor de los sueños. No hubo un disparo, ni un grito, ni un asomo de resistencia. Mitad a vela, mitad a remolque, la corbeta fué sacada de su fondeadero y conducida fuera del alcance de las baterías.

A la una de la madrugada fué abordado el Arequipeño, que tenía nueve cañones y treinta y cuatro hombres. La operación se hizo en tal silencio que los tripulantes se dieron cuenta del hecho consumado cuando el buque iba ya navegando. A la puerta de sus dormitorios había fuerza armada

que les instó a estarse quietos.

Una hora después, Angulo hacía su tercera entrada a la bahía para posesionarse de la *Peruviana*, amarrada casi a la sombra de los fuertes. No había gente a su bordo, pero sí en la cercana tierra firme, y hubiera bastado una tos para llamar su atención. La goleta fué remolcada con los botes hasta una distancia en que pudo izar su velamen para dirigirse al lugar de reunión.

Al salir el sol, los tres buques aparecieron anclados en torno al Aquiles, con sus cañones reluciendo y las poroteras izadas al tope (2). Desde los tiempos de Cochrane no había ocurrido semejante cosa. Sólo que esta vez la captura habíase hecho sin disparar un tiro ni causar una baja...

\* \* \*

Los habitantes del Callao contemplaban aquella escena estupefactos. A las 9, un chasqui del ejército volaba al interior con el parte oficial, e iba gritando por el camino: "¡Los chilenos se robaron la escuadra!"

La nueva cayó en Lima como un dinamitazo. El público se aglomeraba en las calles inquiriendo pormenores; y una multitud escandalizada se estacionó delante del palacio del Gobierno. Santa Cruz, un mestizo enteco, de ademanes teatrales, no acertaba sino a exclamar: "¡No ha habido declaración de ruptura!" En su justa ira sólo atinó a mandar prender al cónsul de Chile, señor Lavalle, al que llevaron a un cuartel en calidad de rehén.

En medio de esta confusión llegó a manos del Protector la nota de Garrido: "La inexplicable

<sup>(2)</sup> Porotera: otro sobrenombre de la bandera nacional en la marina.

conducta del gobierno peruano ha obligado al mío a tomar por su propia defensa las medidas de que US. tendrá noticia por otros conductos. La intención del gobierno de Chile es retener los buques como una prenda de las disposiciones pacíficas de la República peruana, y con la mira, quizá, de devolverlos en el momento en que se le den suficientes garantías de paz..."

Por fortuna hallábase en Lima don Bernardo O'Higgins, al que Portales llamara "el más inmundo y malvado de los huachos", pero que tenía en Santa Cruz a un amigo y admirador incondicional. Prontamente fué a palacio a conferenciar con S. E. Dejándose influir por sus consejos, éste se allanó a poner a Lavalle en libertad y a no adoptar ninguna medida a la espera de los acontecimientos.

La verdad es que el Protector estaba anonadado, pues que jamás pensó que su enemigo del sur sería capaz de asestarle semejante golpe. ¡En plena fiesta y apoteosis su prestigio se bamboleaba, al par que la Confederación quedaba sin fuerzas navales y Chile en posesión de una escuadrilla con que podía imponerle su ley!

Su instinto político le aconsejó aguardar y transigir. Ignoraba que Portales iba a tener otro cri-

men de que culparlo: el de haberse atrevido a apresar a su cónsul...

\* \* \*

El pueblo limeño también recobró el dominio de sí mismo. Era tan insólito lo que había ocurrido, que se hizo una consigna mantenerse a la expectativa, a la espera de que el gobierno de Santiago aclarase su posición. Lo único evidente, por ahora, era que no podrían recuperarse las presas. Ello inspiró a Santa Cruz la concertación de un convenio provisional, destinado a suavizar la humillación y a dejar la puerta abierta para ne-

gociaciones posteriores.

Seis días después, Garrido y el delegado peruano se reunían a bordo de un buque neutral para
suscribir el documento. Se estipulaba en él que los
chilenos se retirarían en el plazo de diez días y
comprometiéndose a no apresar otros barcos. Se
convenía en dejar la flotilla provisionalmente en
poder de Chile, "hasta que entre éste y los Estados del Perú se haga un arreglo definitivo"; pero
la Confederación renunciaba a la propiedad de
las dos unidades quitadas a Freire "y sin que en
ningún tiempo tenga derecho el Gobierno del Perú a hacer reclamación".

Una curiosa cláusula era la que hacía referencia a las relaciones de los dos países: "El comercio entre la República de Chile y los Estados del Perú continuará haciéndose libremente, quedando establecidas las relaciones de buena amistad entre ambos Gobiernos sin interrupción alguna".

Entretanto, algunos de los oficiales apresados habían resuelto pasar a Chile, descontentos del régimen imperante en el Perú. Todo, pues, con-

curría a servir los designios portalianos.

Después de devolver los restantes prisioneros y de saludar la plaza, Garrido emprendió el regreso. Había salido con dos barcos y volvería con cinco. Y estos últimos, ciertamente, no se devolverían nunca. Serían la base de la escuadra que, poco más tarde, iba a conducir al Perú las fuerzas destinadas a destruir la Confederación perúboliviana.

La población de Valparaíso estaba acostumbrada a estos retornos triunfales. Pero esta vez vería algo nuevo; algo que, si no fué concepción de Portales, debe de haberlo sido de algún discípulo suyo.

¡En la proa de los buques, en lugar muy visible, venían amarradas cinco flamantes escobas, allí puestas en señal de haberse barrido el mar!

## INTRODUCCION A LA OCEANIA

Con su extensión de setenta millones de millas cuadradas, el Océano Pacífico es la más grande unidad geográfica existente en el planeta. Cuando Balboa lo descubrió desde el istmo de Panamá, en 1513, no tuvo la menor idea de sus proporciones y le dió el modesto nombre de Mar del Sur, ignorando que alcanzaba casi de Polo a Polo y ocupaba un tercio del mundo. Tampoco pudo sospechar su contenido sui generis: esa joyería de islas exuberantes, cuyo número imprecisable nos confunde en el mapa como el de los astros en el cielo.

Conocido con el nombre de Oceanía, este universo insular se considera integrado por tres regiones diferentes: la Melanesia, la Micronesia y la Polinesia. Si pudiese reunírselas en un territorio compacto, ocuparían una superficie de nueve millones de kilómetros cuadrados, que es casi la de Europa. Su población, ascendente a ocho millones de habitantes, reune hoy a especímenes de todas las razas del orbe. Del mismo modo, todos los matices de la escala de la civilización están representados, desde las aldeas miserables de la Nueva Guinea hasta la supermoderna ciudad de Honolulo, en Hawaii, donde cien mil almas se congregan en edificios de siete pisos, se movilizan en tranvías eléctricos y se comunican por cable y teléfono con los países de ultramar.

La crónica de sus descubrimientos territoriales por los europeos abarca un período de más de dos siglos y medio, desde que Magallanes encontró la isla de San Pablo, en 1521, hasta que Wilson halló el grupo Mangareva en 1797.

\* \* \*

La gran mayoría de los archipiélagos oceánicos se concentran entre los 30º Norte y los 30º Sur, justo donde el enorme océano alcanza su mayor anchura: once mil millas marinas. Por allí, también, está la mayor profundidad, con una media de 2,5 millas y un abismo, el de Mindanao, que es el más grande del mundo: 10,620 metros.

Cosa sorprendente es que el Pacífico, junto con poseer las aguas más profundas, exhiba también la tierra más alta. Porque no es el Everest de la India con sus 29,141 pies, sino el Mauna-Kea de Hawaii, con sus 31,750, la cumbre más elevada del globo desde el fondo del mar.

Esto solo basta para demostrarnos que la Oceanía tuvo un origen volcánico. Y, efectivamente, a poco indagar encontramos en sus tres sectores millares de crateres, muchos todavía activos. (Solamente en las Galápagos hay dos mil). Esta red de volcanes alcanza hasta las Indias Holandesas, donde impera Su Majestad el Krakatoa, que en 1883 lanzó un trueno audible a mil quinientas millas de distancia, mató a cuarenta mil personas y arrojó una bocanada de ceniza que dió la vuelta al mundo.

Esa formación plutónica es la que ha impreso a la Oceanía su particular evolución geológica. Lo que es hoy un semillero de islas, en época remota ha sidó una extensa masa continental. Los ojos humanos alcanzaron a verla, porque en las tradiciones pascuenses hasta se menciona su nombre: Hiva, palabra que en la lengua rapa-nui se ha convertido en sinónimo de "continente". Tal vez nunca sabremos cuándo ocurrió su hundimiento;

pero no hay la menor duda de que los archipiélagos de la Polinesia son las montañas que el mar respetó al tragarse las tierras bajas. Otra cosa cierta es que ese proceso de desintegración ha durado hasta nuestros días. Los cuatro bajos que en las actuales cartas marinas figuran entre Pascua y San Félix, fueron islas o islotes, y hasta 1850 aparecían en los mapas con sus nombres de isla Wáshington, isla Pilgrin, isla Gray e isla Buchile. ¿Y qué decir de la isla Podestá? Descubierta hacia 1879, a seiscientas millas al oeste de Juan Fernández, nunca ha sido posible encontrarla de nuevo.

Pero tales fenómenos tienen su contrapeso. Como si las potencias subterrestres quisieran compensar las tierras desaparecidas, en ciertos lugares han hecho surgir otras: tales los islotes que han aflorado en las inmediaciones del Japón, por efecto de la erupción de volcanes submarinos.

\* \* \*

La geografía del Pacífico es, pues, eternamente inestable. Sin embargo, no toda su evolución proviene de aquella actividad volcánica. Una enorme proporción de sus suelos existe por la la-

boriosidad de unos seres microscópicos: los pólipos, que a través de los siglos han venido construyendo los arrecifes, atolones e islas de coral, adorno y gloria de la Oceanía. Archipiélagos enteros, como el imponente Tuamotú, de mil trescientas millas de largo, son la obra de estos ingenieros invisibles, a los que no podría imitar el hombre así emplease toda su ciencia, su técnica y su inmenso poderío material.

¡Construir islas, centenares, millares de islas! Esto lo hacen los pólipos, en aguas cálidas y de poco fondo, mediante el procedimiento de asociarse en colonias de billones y trillones de individuos que ligan sus cuerpos entre sí, formando una masa compacta, para llevar a cabo el más fabuloso capricho de la naturaleza. Consiste su trabajo en secretar día y noche la cal contenida en su alimento, materia que se convierte en una pasta adhesiva y propensa a endurecerse. Sus sucesivas capas, mezcladas con los cuerpos de los pólipos muertos, van formando los fondos coralíferos, cada vez más sólidos, que en su crecimiento terminan por salir a la superficie para dar forma a las estructuras insulares, sobre las cuales aparece un día la arena del mar y el guano de los pájaros, más tarde la capa vegetal y, por último, las plantas terrestres.

\* \* \*

Sin la existencia de estas islas de corales, el Pacífico no habría podido ser atravesado por los navegantes primitivos. Ellas fueron las escalas que hicieron posibles las legendarias migraciones de los polinesios.

Con todo, el hombre de hoy no atina casi a concebir cómo pudo ese pueblo neolítico desplazarse con tan pobres medios de orilla a orilla del océano: desde el Asia hasta la América.

La vaa, canoa de balancín, y el pahi, balsa de doble casco, parecerían ahora embarcaciones para paseos costaneros. Ni fenicios ni vikingos se arriesgaron sobre el mar en tan pequeños vehículos.

Positivamente han sido los polinesios los más expertos y audaces marinos que haya conocido la humanidad.

De origen hindú-germánico, nadie hubiera podido prever, allá en la antigüedad, su prodigioso destino de descubridores. Mil años antes de Colón, sabían que la tierra era redonda, dominaban la ciencia de situarse por los astros y tenían un conocimiento perfecto de los "ríos del mar" o corrientes oceánicas. En el siglo VII, el pahi de Hui Te Rangiroa alcanzó hasta la región de los témpanos antárticos. En el siglo X ya estaban colonizadas las Hawaii y las Marquesas, y la ocupación de Rapa Nui es tan antigua que se pierde en la bruma del tiempo.

Los pahis tenían cabida para cien personas y navegaban propulsados por veinte pares de remos, o empujados por el viento, que cazaban en velas de fibras arbóreas. Sus cascos se construían con la madera del tamanu, un árbol gigante y duro como el hierro, que crece en las montañas de las islas volcánicas. Pese a su reciedumbre, estos barquitos corrían con increíble velocidad: doce, catorce y hasta dieciséis nudos: el andar de un vapor moderno.

Para sus expediciones de descubrimiento se hacían a la mar en flotas de cincuenta a cien unidades. Más que del viento, sus capitanes se servían de las corrientes, cuyo ir y venir les eran tan familiares como los senderos de sus ínsulas nativas. Uno de estos "ríos" podía llevarlos desde Samoa hasta Pisco, cual lo describe Alida Sims Malkus en Hacia el Este fluye la corriente; otro (Humboldt), los arrastraba hacia el norte y, desviándo-

dose en torno a las Galápagos, los conducía de regreso al oeste por la vía de Tahiti.

No llevaban cartas ni compases, pero una calabaza con agua hacía las veces de sextante, y este instrumento arcaico les permitía precisar cada veinticuatro horas la latitud y longitud en que se hallaban navegando. El vuelo de los pájaros, el tamaño y forma de las olas, las nubes bajas y hasta el olor del aire, eran otros tantos indicios de que se valían para saber si tenían tierra delante de sus proas. Ello explica el que hayan intuído la existencia del continente americano mucho antes de haberlo visto.

Advirtamos que la zona habitual de sus viajes fluctuaba a lo largo de la línea del Ecuador: desde los 20° N. a los 20° S. Esta era la "latitud de los caballos", la temible región de las calmas, donde los veleros del siglo XIX quedaban inmovilizados y donde las tripulaciones hambrientas tenían que sacrificar los animales que llevaban a bordo. Era también la zona de los huracanes devastadores, cuya fuerza arrasa los bosques y las aldeas isleñas o hace pasar las aguas del mar por encima de los atolones.

A estas temerarias travesías se lanzaban poblaciones enteras, portando consigo todos los elementos necesarios para colonizar las tierras por descubrirse. El agua dulce era almacenada en grandes cañas de bambú o recogida de los chubascos en recipientes de coco. Los peces se pescaban sobre la marcha, ensartándolos con la fisga a la manera de Chiloé; su carne se trozaba con tokis o hachas de piedra semejantes a las de los araucanos, y se asaba envuelta en hojas entre piedras calientes, como el curanto de Reloncaví. Entre los frutos terrestres llevaban el camote, que no se sabe si los polinesios introdujeron en el Perú o los peruanos en la Polinesia, dado que unos y otros le llamaban con una misma palabra: los quichuas, kumal; los mangarevos, los tuamotús, los pascuenses y los neozelandeses, kumara; los tahitianos, umara; los samoanos, umala; los marquesanos, kumaa; los hawaianos, u'ala.

Para defenderse de posibles enemigos, iban provistos de cachiporras claveteadas con dientes de tiburón, que en Nueva Zelandia y en Guayaquil se conocían con un nombre común: el *mere*.

\* \* \*

De todos los elementos vitales que se conducían en pahis y vaas, fueron las nueces de coco el

"ítem" más importante. Dondequiera que iban a establecerse, los polinesios tenían que forestar la tierra con su árbol tutelar, el cocotero. Porque esta palmera admirable no sólo hacía posible la vida en los lugares más pobres y desiertos, sino que en ella descansaba la propia civilización que habían alcanzado los isleños. Hasta puede decirse que, sin ella, no se habría poblado el Pacífico. Por eso, el cocos nucifera está presente en toda la Oceanía y hasta en el más ínfimo islote se divisa su tronco desnudo, de veinte metros de altura, meciéndose con sus ramas de cabellera desmelenada.

En la India-de donde es originario-se le llama "el árbol de los noventa y nueve usos". En Sumatra hacían la recolección de sus nueces con monos amaestrados. El cocotero vive un siglo y da tres cosechas en el año.

Es el único árbol del que se utiliza todo, desde

las raíces hasta las hojas.

El coco tierno contiene la tuba, un líquido refrescante y de sabor delicioso. Fermentado, se convierte en el arrak, un aguardiente de extraordinaria fuerza, que sirve también como aguarrás para la pintura. De la pulpa se obtiene la copra para la fabricación de ungüentos y jabones (la industria primordial de la Oceanía), y su residuo, el turtó, es el mejor alimento que puede darse al ganado. La cáscara interior del coco suministra a los hogares isleños vasijas, cucharas, tazas y botones irrompibles; y de ella extraen los industriales la materia prima para producir el carbón de la pasta dentífrica. La cubierta del fruto, o bonote, es la conocida "fibra de coco" de que se fabrican los más durables pinceles, cepillos, escobillas, felpudos y cuerdas y el calafate para las embarcaciones.

Las raíces tienen virtudes medicinales: preparadas en infusiones, combaten la disentería.

El tronco proporciona la madera de Palmira, de dureza excepcional, codiciada por ebanistas y torneros; en tanto que su corteza sirve como curtiente en reemplazo del quebracho.

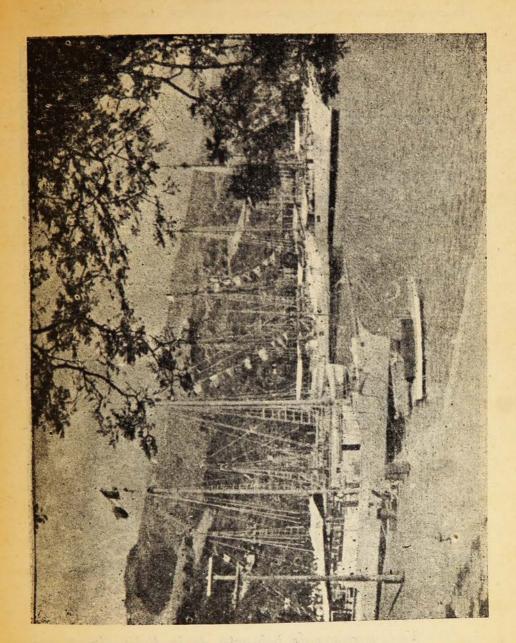
Las hojas nuevas son comestibles, y de sus yemas se extrae el toddy, un zumo que, concentrado por ebullición, da el jaggery o azúcar de palma. Las hojas grandes se usan para techar las chozas y para confeccionar cestas, sombreros, abanicos, esteras y velas marinas. Arrolladas, hacen las veces de antorchas. Sus fibras son aprovechadas en la industria textil. Del tejido coriáceo que rodea su pecíolo se manufacturan telas im-

permeables. Cuando secas, las hojas sirven para escribir con estilete. Incineradas, conviértense en carbonato potásico. En fin, entre los tahitianos la hoja del cocotero fué el símbolo de autoridad de los ariis o nobles.

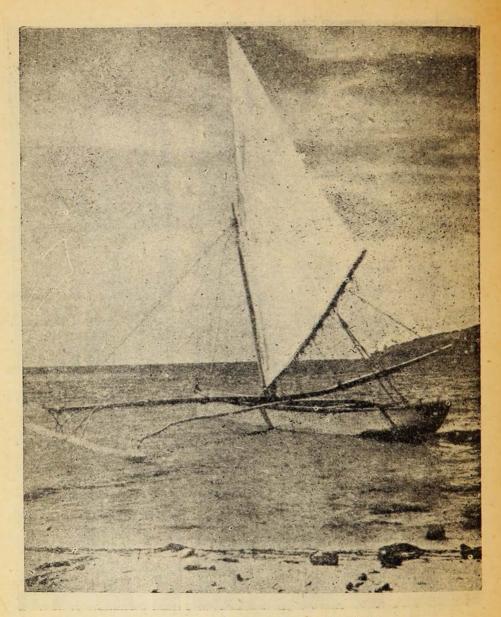
\* \* \*

La pequeñez de los territorios oceánicos está compensada por la asombrosa fertilidad de los suelos. En torno al árbol-rey prospera toda la gama de la vegetación tropical: la piña, el plátano, la banana, el taro, el betel, el pandanus, el cacao, el maní, el té, el café, el tabaco, la vainilla, el algodón, el caucho y la caña de azúcar. Con tanta profusión como los frutos crecen las flores. Solamente en Nueva Guinea se cultivan dos mil quinientas especies distintas de orquídeas. Los plantíos y sembrados invaden cada rincón de la tierra, como la maleza; y hay islas que no son sino una pura selva compacta que sólo se detiene al borde mismo de las playas.

Pero no son éstas sus únicas riquezas. En el Tuamotú yacen montañas de fosfatos de alta ley; en Nueva Caledonia el subsuelo contiene minas de níquel y hierro que han dado vida a una usi-



Tahiti: muelle de Papeete (fotos de A. T'Serstevens)



Vaa, o canoa de balancín de la Polinesia

na de altos hornos. Las lagunas de los atolones entregan la ostra perlífera, la langosta, la esponja y la tortuga gigante. Tahiti produce a los franceses cien millones de francos; Hawaii, a los norteamericanos, cien millones de dólares.

Y este trópico es tan benigno como generoso. No hay animales feroces, ni miasmas, ni epidemias. Sólo por un capricho la naturaleza colocó allí a los mosquitos. Reina un verano eterno, refrescado por brisas que hacen el calor imperceptible.

\* \* \*

De todos los pueblos del Mar del Sur, ha sido el de Polinesia el más adelantado, el más noble y el de mayor perfección física. De las mujeres de las Marquesas se ha dicho que eran las más hermosas de la creación. Su tipo clásico reunía la piel broncínea, los ojos verdes y el pelo castaño o rojizo. Los varones de Samoa, de Tahiti y de Hawaii solían tener estatura gigantesca, y Cook comprobó en algunos la fuerza muscular de los hércules. Brazos titánicos tienen que haber sido los que arrastraron las piedras-moneda de Yap (Micronesia), los que construyeron los altares pi-

ramidales de que están llenos los archipiélagos, y los que transportaron y pararon los *moai* de cien toneladas de Rapa Nui.

Melville, en Typee, y Gauguin, en Noa Noa, describen a los polinesios como a una gente majestuosa, de ademanes impecables y gentiles. Cualquier hombre o mujer, en cualquiera actitud, parecía la personificación de la gracia y el estilo. Y la vahiné tahitiana, samoana o marquesana, con su pareu multicolor, su busto desnudo y su gardenia entre la cabellera salvaje, era y sigue siendo la imagen viva de un mundo feliz. Su idioma, de sólo siete consonantes, suena a los oídos occidentales como una música.

Verdad es que en tiempos pasados polinesios y micronesios practicaron los sacrificios humanos y hasta el canibalismo—y los pascuenses tuvieron el privilegio de comerse a un obispo—; mas su historia y su fama son las de una raza de virtudes ejemplares. Sus propias danzas "lascivas" no tienen ni han tenido la concupiscencia que los cristianos quieren ver en ellas. La ingenuidad de su espíritu es tal, que hasta hace poco había tribus que no sabían relacionar el acto sexual con la maternidad y creían que las madres daban a luz "porque sí", como los árboles dan sus frutos.

Esta pagana pureza duró hasta que la civilización "blanca" sentó allí sus reales. A partir de entonces, las razas isleñas se contaminan de enfermedades, desquiciamientos y vicios que van determinando su decadencia.

## LA POLINESIA Y CHILE

El caso inaudito—por primera vez revelado—de un país que recibió una herencia territorial, y luego la perdió, sin darse cuenta de nada.

A tres días de navegación de Rapa Nui, en la Oceanía, se encuentra el archipiélago Tuamotú, o Bajo Archipiélago, compuesto por centenares de islas, islotes y arrecifes de coral, ocupando un área terrestre de más de mil kilómetros cuadrados.

Poseído hoy día por los franceses, este maravilloso grupo insular fué una herencia colonial de Chile. Treinta años después de la Independencia, los gobiernos nacionales lo dejaron perderse, y jamás han vuelto siquiera a recordarlo.

Este hecho increíble, esta curiosidad histórica, se explica por una circunstancia todavía más chocante: la de que nunca supieron los chilenos que aquellas tierras pertenecían al patrimonio de su

país. No se las menciona en la Historia patria, ni figuran en mapa alguno, antiguo o moderno, como posesiones del Reino o de la República.

Pocas naciones, seguramente, podrían ostentar un caso de ignorancia, o cuando menos de desidia, como éste que privó a Chile de imperar en una región cuya soberanía nadie hubiera osado discutirle.

\* \* \*

El descubridor, don Pedro Fernández de Quirós, fué un portugués nacionalizado español, que nació en Lisboa en 1565 y murió en Panamá en 1614. El historiador Félix Riesenberg lo llamó "el último de los navegantes heroicos de España", y lo describió como un hombre alto, flaco, moreno, en cuyo espíritu ardía un misticismo fanático. Transferido a la marina del Virreinato del Perú, vino a convertirse en uno de sus más expertos capitanes. Su celo de explorador lo llevó a recorrer el Pacífico en dos memorables expediciones, navegándolo a todo lo ancho y enlazando en su itinerario las costas peruanas, filipinas y californianas. Creíase entonces en la existencia de un continente ubicado entre la América y el Asia—la

tierra fabulosa que aparece en los mapas de Ortelius—y Fernández de Quirós se contó entre los que soñaron con descubrirlo. El primero de sus viajes lo realizó en calidad de piloto mayor de la expedición de Alvaro de Mendaña (el cuñado de Cervantes), que salió de Paita en 1595 y tuvo por resultado el hallazgo de las Marquesas.

En la ocasión en que se hizo inmortal, fué comandante de una flota por él mismo organizada. Le costó esta empresa ocho años de esfuerzos, de súplicas y de antesalas en la corte de Felipe III. Entre sus afanes preparatorios fué a Roma como peregrino descalzo y recibió del Papa Clemente VIII una astilla de la Cruz.

La marina puesta bajo su mando comprendía el San Pedro, de sesenta toneladas; el San Pedrico, de cuarenta, y el patache Tres Reyes, de veinte, mandados por Diego de Prado y Tovar, Luis Váez de Torres y Bernal de Cerveno. En estas tres cáscaras se acomodaron cerca de trescientos aventureros con víveres para un año, y aves, cerdos, cabras y hasta un poeta, don Belmonte de Bermúdez, que hacía de cronista y secretario. En su obsesión mística, don Pedro decretó que todos los oficiales, empezando por él mismo, vistiesen a bordo el hábito franciscano.

Zarparon del Callao el 21 de diciembre de 1605, despedidos por una muchedumbre de curiosos. La ruta elegida se ciñó casi a la línea del Trópico de Capricornio, frente a la costa de Tarapacá. El singular explorador, vestido de fraile, actuaba con espíritu intransigente. Hizo arrojar por la borda el licor y los naipes, y obligó a todos sus hombres (un hato de pícaros) a asistir a la misa que diariamente se oficiaba en las cubiertas atiborradas de carga y barridas por las olas.

A los treinta días de navegación se agotó el agua dulce, y fué ensayado con éxito el primer aparato destilador de agua de mar que se conoció en el

mundo.

El 24 de enero de 1606, hallándose a tres mil millas al frente de Antofagasta, apareció un atolón solitario, cubierto de cocoteros y poblado por miríadas de pájaros marinos. Su situación era a los 24º 40' de latitud Sur y 127º 8' de longitud Oeste. Se extendía en dos millas de largo por una de ancho, y su parte más alta se elevaba a sólo cinco metros sobre el nivel del mar. En su interior había una laguna de agua salada, de escasa hondura, en cuyo fondo se transparentaban las formaciones coralíferas. Por este accidente se la llamó Isla Anegada, aunque más tarde le dieron el

nombre de Encarnación, y finalmente el de Luna Puesta, que es el que se conservó en las cartas es-

pañolas.

Cinco días después, a los 24º 21' Sur y 130º 40' Oeste, encontraron otra isla solitaria, varias veces más grande que la anterior. Medía ocho kilómetros por dos, siendo su elevación de veinticinco metros. Estaba llena de vegetación tropical—cocos, piñas, plátanos—y la circundaban playas de arena blanca, lamidas por un mar de aguas verdosas. Lo mismo que la Luna Puesta, se hallaba despoblada por el hombre, pero profusamente habitada por las aves. Desde la borda de su buque, el general la hizo bendecir y bautizar con el nombre de San Juan Bautista.

La creencia de que estas ínsulas pudiesen ser la portada del continente que buscaban, indujo a don Pedro a proseguir su navegación sin pérdida de tiempo, torciendo el rumbo al noroeste.

Los tres barquichuelos se aventuraban en las aguas de la Polinesia, todavía medio desconocidas, con una impavidez de excursionistas. Cruzaban el Pacífico tórrido, donde el sol quemante y los chubascos torrenciales se disputan el ámbito de hora en hora.

Al subsiguiente día de abandonar San Juan Bautista, el océano pareció empezar a hervir en lampos de espuma que abarcaban hasta donde alcanzaba la mirada. Eran los arrecifes de coral, contra los cuales azotaba el oleaje con estruendo ensordecedor.

Detrás de aquella barrera prodigiosa comenzaron a surgir islas, islitas, islotes, repartidos a la manera de un semillero, hasta perderse en el horizonte. Algunos eran tan bajos que a la distancia no se veía más que su vegetación, produciendo el efecto de que los árboles emergiesen del agua.

Al internarse por este laberinto, el descubridor divisó columnas de humo de fogatas, clásica señal de la presencia humana. Pronto aparecieron unas enormes canoas tripuladas por hombres y mujeres desnudos, de piel morena y cubiertos de tatuajes, que acudían con ruidosa algazara. A las preguntas de los navegantes sobre qué lugar era aquél, contestaban: "¡Tuamotú! ¡Tuamotú!". Y en su lengua maorí decían los nombres de las islas capitales del archipiélago: Anaa, Makatea, Fakarava, Ranguiroa, Apataki, Marutea, Tematangi...

Para reconocerlas, Fernández de Quirós mandó a tierra a sus dotaciones de desembarco. Las había

hasta de sesenta kilómetros de largo. Casi todas tenían una forma de herradura, con una enorme laguna marina en su interior. La belleza y la exuberancia del paisaje sobrepasaban cuanto hubieran podido imaginar. El olor de las florestas embalsamaba el aire; las plantaciones de cocoteros formaban bosques compactos y rumorosos. Los aborígenes vivían en chozas de bambú con techumbres de hojas de palma. Saludaban a los exploradores con el brazo en alto, al estilo fascista, y les obsequiaban con cestas de frutos en señal de amistad. Eran gentes de paz, dedicadas a la manufactura de tejidos de fibra y a la pesca de ostras, que allí contenían nácar y perlas. No fué culpa suya el que un impetuoso español intentase raptar a una de sus mujeres, de resultas de lo cual salió herido a garrotazos, y como consecuencia, una docena de nativos fueron muertos a tiros.

Durante treinta días, Fernández fué de isla en isla, situándolas en la carta y echándoles bendiciones. El archipiélago ocupaba un arco de mil trescientas millas de largo: era el grupo insular más extenso del mundo. Con su incapacidad española para entender lo exótico, don Pedro prescindía de los nombres autóctonos para reemplazarlos por denominaciones del calendario: San Telmo, San

Miguel, San Bernardo, Virgen María, Conversión de San Pablo.

Encontró inmensos depósitos de guano, denunciados desde lejos por bandadas de pájaros que interceptaban la luz del sol. En el mar abundaban las anguilas, los peces fosforescentes y unos tiburones torpes que se metían entre los remos de los botes. En las playas, de una arena deslumbrante, retozaban tortugas y cangrejos en promiscuidad con arañas y lagartos descomunales.

De las veintitrés islas en que desembarcaron los exploradores, sólo tres o cuatro (las de origen volcánico) tenían agua. Su escasez, empero, se compensaba con las continuas lluvias tropicales, cuyo granizo en pocos momentos llenaba los recipientes y hasta amenazaba inundar las embarcaciones.

\* \* \*

Prosiguiendo su ruta hacia el oeste, la expedición descubrió poco después el archipiélago hoy llamado de la Sociedad, con su gran isla Tahiti; y finalmente halló el grupo de las Nuevas Hébridas, ya cerca de las Indias Orientales, con lo que

"la cuarta parte de la tierra", como dijo el propio don Pedro, se incorporó al mapamundi (1).

Los suelos eran de tal fertilidad y riqueza que Fernández de Quirós concibió la idea de interesar

al Rey en la empresa de colonizarlos.

Con esta mira procedió a hacer la formal anexión de las islas. La ceremonia se celebró delante de un altar y al pie de una cruz y de un asta con el pabellón español. Después de los polvorazos de rigor, con la mosquetería y los cañones de los buques, el general declaró:

—"Tomo posesión desta bahía, nombrada de San Felipe y Santiago, y de su puerto de la Veracruz, y del sitio donde se ha de fundar la ciudad de la Nueva Hierusalem, y de todas las tierras que dejo vistas y estoy viendo, y de toda esta parte del sur, hasta su Polo, que desde ahora se ha de llamar la Austrialia del Espíritu Santo".

La anexión fué hecha a la usanza hispánica de entonces: en nombre de la Santísima Trinidad, de la Iglesia Católica, de las Ordenes de San Francisco, de San Juan de Dios y del Espíritu Santo, y en último término de Su Majestad Española;

<sup>(1)</sup> Historia del Descubrimiento de las Regiones Australes, publicada por Justo Zaragoza, Madrid, 1876-1880. Hay un ejemplar en la Biblioteca Nacional, Santiago, Secc. Fondo General. Otro existe en la Sala Barros Arana, pero está sin abrir, señal de que el ilustre historiador no lo leyó.

todo ello bajo el patrocinio y protección de Nuestra Señora de Loreto y del Apóstol San Pedro.

Acto seguido, y como simbólico ejercicio de soberanía, se eligió un Cabildo con siete regidores, uno de los cuales fué el poeta don Belmonte de Bermúdez.

\* \* \*

La Nueva Jerusalén, sin embargo, quedó en proyecto, pues el descubridor no dejó gente en sus territorios, y la sola huella de su paso fueron las cruces y letreros recordatorios que plantó en los lugares de desembarco.

De regreso en España, el gran navegante trabajó con ahinco por que la colonización de la Polinesia fuese hecha realidad. El descubrimiento de ese mundo insular indemnizaba el no haber hallado el continente de Ortelius. Con un desembolso de quinientos mil ducados, podía la Corona obtener una renta de un millón... y trabajo para doscientos mil españoles.

Pero Felipe III no llegó a interesarse, o no halló recursos en sus arcas exhaustas, y Fernández abandonó su campaña persuasiva al cabo de cuatro años y después de llenar con sus memoriales los archivos de la Corte. (En ese entonces el Imperio Español comprendía 27.317,000 kms. cuadrados y era el más grande de la historia).

\* \* \*

El Tuamotú, con sus lugares de ensueño y sus tesoros naturales, pareció hundirse en el olvido. Transcurrieron doscientos años sin que España se resolviese a ocuparlo y sin que ninguna potencia—cosa increíble—intentase arrebatárselo. Sólo en los mapas y en los textos geográficos se le veía figurar como una posesión española, al igual que la Sociedad y las Marquesas, con su superficie conjunta de 6,500 kms. cuadrados.

A partir de 1820, cuando las colonias americanas se independizaron de la metrópolis, la "Austrialia del Espíritu Santo" quedó definitivamente abandonada. Podía pertenecer a la primera nación que, con la venia de España, clavara allí sus colo-

res o instalara una familia de colonos.

De todos los países que hubiesen podido hacerlo, a ninguno le habría sido más fácil que a Chile, y ninguno habría tenido en su favor mejores títulos. El Tuamotú estaba en el mismo caso de Juan Fernández, de Rapa Nui y de Motu To-

rema (1): quedaba frente a la costa chilena, y ésta era, al mismo tiempo, la tierra firme situada más cerca de él...

Pero los gobernantes nacionales no supieron darse cuenta de que eran depositarios de ese legado. El Director O'Higgins, que pensó anexar las Galápagos, las Malvinas y hasta las Filipinas, pasó por alto lo que casi no precisaba anexión para acogerse al dominio de Chile.

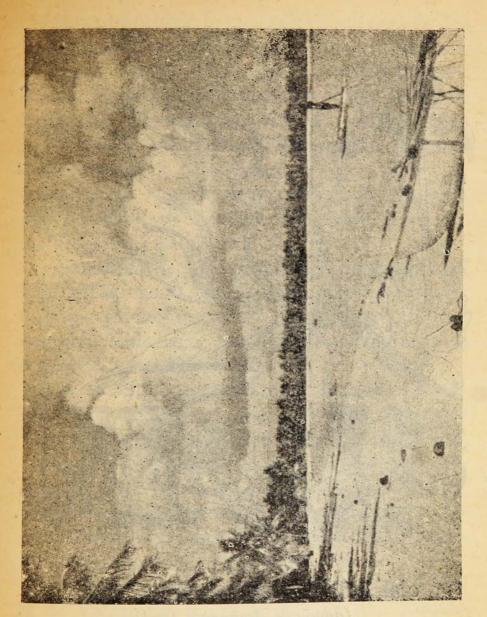
Don Ramón Freire, su sucesor, pecó aún más grave, pues tuvo el privilegio de ver el archipiélago de paso para su destierro en Tahiti (1837) y de ganar la amistad y según dicen hasta el amor, de Pomaré IV, la reina tahitiana, sin sacar de ello el menor provecho para su patria.

Un hombre más avisado que éste, en las mismás providenciales circunstancias, le habría dado a Chile el imperio de la mitad de la Polinesia.

\* \* \*

Hacia 1843, gobernando don Manuel Bulnes, todavía el Tuamotú continuaba desocupado y sin que los geógrafos supiesen ya a quién adjudicárselo.

<sup>(1)</sup> Nombre polinésico de la isla de Sala y Gómez.



Bahía del atolón de Anaa (archipiélago Tuamotú)



Cabaña de un aborigen en las Islas Tuamotú (dibujo de Amandine Doré)

Hasta que ocurrió lo inevitable. Una nota de don Francisco Javier Rosales, Encargado de Negocios en París (junio de 1843), informó al Gobierno de la Moneda que una expedición había salido de Tolón con destino a la Oceanía, para anexar a nombre de Francia los archipiélagos de la Sociedad, Tuamotú y Marquesas.

La noticia apareció publicada en El Progreso, diario semioficial editado en Santiago, en el nú-

mero del 4 de julio.

Venía como jefe de la misión el almirante Abel Du Petit Thouars, con la fragata Reine Blanche, un vapor y dos corbetas, y trayendo a su bordo mil doscientos colonos y funcionarios para iniciar la ocupación.

Pero el convoy no pasó directamente a la Polinesia. Hizo dos escalas en . . . ¡en Talcahuano y Valparaíso!, para completar su aprovisionamiento.

Ello consta en el mismo diario citado, y lo confirma la relación oficial del propio almirante.

Los buques embarcaron madera de construcción, carbón de piedra, trigo, carne salada, caballos, bueyes, cerdos, cabras y borricos.

Du Petit Thouars fué atendido por el Intendente de Valparaíso (el ex Presidente don Joaquín Prieto), cambió saludos con el Gobierno, y siguió

viaje después de una cordial despedida.

Iba provisto de todo, menos de la cesión, por parte de España, de los derechos de aquella soberanía. A la luz de las prácticas internacionales, iba a cometerse una usurpación lisa y llana.

Pomaré, la reina de Tahiti, vió llegar esa escuadrilla crispada de cañones, y no tuvo más que estampar su firma en el papel con que se la hacía

reconocer el protectorado francés.

El comandante Bruat (el mismo que más tarde se distinguiría en la guerra de Crimea), fué nombrado gobernador general de los tres archipiélagos. Y comenzó la colonización de sus islas levantando casas, cuarteles y templos con la madera del Maule; trabajando la tierra con los bueyes y caballos de Quillota, sembrando sementeras con el trigo de Concepción, estableciendo industrias con el carbón de Talcahuano y alimentando a los pobladores con las cabras de Melipilla...

Sólo dos islitas se escaparon de esta anexión: la Luna Puesta y la San Juan Bautista, que eran las más orientales y las primeras que se descubrieron.

Pero hasta ellas llegaron los ingleses, muy poco tiempo después, y procedieron a apropiárselas con la misma limpieza con que los franceses se adueñaron de las demás. San Juan Bautista adoptó entonces el nombre de *Henderson*, y Luna Puesta el de *Ducie*. Fácilmente se las encuentra en el mapa, a corta distancia de Rapa Nui y a ocho días de navegación de Antofagasta... Una y otra continúan deshabitadas y carecen de todo valor colonial o estratégico para el Imperio Británico.

A diferencia de los ingleses, los franceses han hecho de la parte suya una fuente de riqueza incalculable. El 30 de diciembre de 1880, Tahiti fué declarada posesión francesa, previa abolición de la dinastía real de los Pomaré; y todas las islas vecinas pasaron a ser dependencias del gobierno instalado en ella. Desde 1908, la Compagnie Française des Phosphates de l'Oceanie explota las guaneras de Niau, Napuka, Makatea y Matahiva, en el norte del Tuamotú, ocupando a mil obreros chinos y polinesios, y recogiendo cada año trescientas mil toneladas de fosfatos de alta ley. Otra empresa extrae la copra de una concesión de un millón de cocoteros, "los más hermosos y productivos del mundo", según el Atlas Colonial Frantivos del mundo de cocoteros, "los más hermosos y productivos del mundo", según el Atlas Colonial Frantivos del mundo de cocoteros de la tenta de

cés. En las lagunas de los atolones de Hao y Mikueru se pescan las ostras del nácar y las perlas.

El Tuamotú está ahora gobernado desde la ciudad de Rotoava, en la isla de Fakarava. La población del archipiélago pasa de los siete mil habitantes.



## VALPARAISO, CUARTEL GENERAL DE LA POLINESIA

Las misiones de Picpus.—El Tuamotú y Tahiti abastecidos desde Chile.—Cómo fué Samoa conquistada por los alemanes.—El peso chileno, moneda corriente en la Oceanía.

La Polinesia suroriental habría podido ser una legítima posesión de Chile, a no mediar la fatalidad de que éste sea un pueblo de chacareros sin imaginación. El hecho solo de que los franceses hayan colonizado sus archipiélagos con elementos chilenos, demuestra que era Chile, y no Francia, la nación indicada para imperar allí. Tahiti está a 9,600 millas de Marsella y sólo a 4,200 de Valparaíso; y esta desproporción era todavía mucho mayor en los tiempos anteriores al Canal de Panamá, cuando los buques europeos tenían que circunnavegar la América o el Africa para venir al Pacífico.

El procedimiento de utilizar la costa chilena como un trampolín, no fué original de Du Petit Thouars. Cuando éste llegó a Papeete, en 1843, para anexar la Sociedad, el Tuamotú y las Marquesas, hacía ya nueve años que la Congregación de los Sagrados Corazones, o de Picpus, se hallaba establecida en Valparaíso y, desde allí, alistaba y abastecía a sus misiones en esas islas.

Picpus deriva su nombre de una calle de París, donde la orden fuera fundada en los días de la Revolución Francesa. Su creador, el presbítero José María Coudrin, fué un espíritu en el que rivalizaban la valentía y la humildad. Es fama que al despedir a los primeros catequistas, en 1826, se arrodilló ante ellos, en el muelle de Burdeos, y les besó los pies.

Estos precursores eran tres sacerdotes y tres hermanos, y pasaron directamente a las Sandwich

(Hawaii) con escala en el Callao.

Una segunda misión, despachada ocho años después, se detuvo en Valparaíso; y fué en tal ocasión cuando Coudrin, o sus continuadores, decidieron instalar ahí la base permanente de su actividad en el Pacífico. La fecha del arribo fué el 13 de mayo de 1834, y formaban el nuevo grupo los RR. PP. Honorato Laval, Francisco Caret y

Juan Crisóstomo Lienzu. Para los fines propuestos, este último se quedó en el puerto y obtuvo la cesión de una propiedad en la Avenida Independencia, donde levantaría su convento. Los trasplantados picpusianos adoptaron entonces el nombre de *Padres Franceses*, que se hizo definitivo cuando, con el andar del tiempo, la orden se extendió a Santiago y acabó por nacionalizarse.

Transbordados a la goleta chilena Purisima, los padres Laval y Caret navegaron sesenta días para trasladarse a Mangareva, grupo integrante del Tuamotú, lugar adonde iban destinados. Todo lo que llevaban consigo: madera, animales, semillas, víveres, herramientas y medicinas, había sido adquirido en Valparaíso; porque era cuestión de sentido común que la Polinesia debía proveerse y colonizarse desde su vecindad y no desde la otra cara del mundo...

\* \* \*

Revisando el movimiento marítimo en los diarios locales, puede verse que ya en ese año las islas del Mar del Sur mantenían un intercambio constante con el primer puerto chileno. Se lee al azar en El Mercurio: Enero 2, 1834: llega la goleta tahitiana Atiapii, procedente de la Sociedad.

Mayo 10: al ancla el bergantín tahitiano Kalai-

maku.

Mayo 22: zarpa la goleta yanqui Paquete para Hawaii.

Mayo 26: al ancla el bergantín bostoniano May Dacre, de paso para Honolulo.

Julio 17: zarpa la goleta yanqui Peruvian para

Tahiti.

Los barcos tahítianos eran una flotilla de diez o doce veleritos, ninguno mayor de cien toneladas, tripulados por oficiales europeos y marineros canacas que daban la nota exótica en las calles del barrio portuario. Tardaban cuarenta días en la travesía desde Papeete, y era su objeto traer la caña de azúcar, el tabaco y el aceite de coco, para llevarse al regreso los artículos manufacturados del comercio nacional.

\* \* \*

Laval y Caret eran los primeros misioneros, de cualquier país o religión, que hubiesen llegado a Mangareva. No bien pisaron tierra, los jefes nativos los condujeron a presencia de dos glamorosas muchachas, desnudas como Eva, elegidas para dárselas por esposas. Ante el horrorizado rechazo de los sacerdotes, los isleños montaron en cólera, interpretando su actitud como un desaire, y pretendieron obligarles a aceptar el ofrecimiento. Resultado del conflicto fué que los padres huyeron a refugiarse en la montaña, donde pasaron escondidos una noche entera, hasta que sus futuros feligreses se allanaron a entrar en razón.

Por desgracia, el voto de castidad fué la única virtud sacerdotal que Laval y su compañero observaron. La crónica de Picpus en Oceanía exhibe el sombrío capítulo de dos propagadores de la fe que parecen haberse empeñado en cumplir su misión al revés.

A poco de haber sentado sus reales, imperaban en el lugar como dos tiranuelos. Con la misma madera chilena con que edificaron su capilla, levantaron una cárcel, y dentro de ésta, un poste, para azotar a los "delincuentes". Su codicia habíales hecho prendarse de los bancos de perlas—la gran riqueza de las lagunas de coral de Mangareva—y eran sus miras que la población se pusiese a trabajar en ellos en su exclusivo beneficio. La preciosa mercadería era negociada en Papeete, y el primer año produjo a sus empresarios sesenta mil

francos de ganancia. Todos los métodos les parecían lícitos, incluso el de servirse de la confesión para averiguar dónde estaban los mejores bancos. Como los contemplativos polinesios no amaban el trabajo sistematizado-y menos éste en que había que entendérselas con los tiburones—comenzó un régimen de persecución que trocó aquel paraíso en un infierno. Los que pudieron hacerlo huyeron en sus balsas a las islas próximas; los restantes fueron lisa y llanamente esclavizados. Los ídolos ancestrales cayeron bajo el hacha del fanatismo. Las danzas típicas quedaron prohibidas. Unos sofocantes camisones reemplazaron a la desnudez inocente determinada por el clima. So pretexto de preservar las buenas costumbres, se levantó una barraca para encerrar por las noches a las muchachas solteras; y hasta las señoras iban a dar allí, en los días de festividades religiosas, para impedir que "pecasen" con sus maridos . . . Este inicuo tratamiento exasperó a la población, y Mangareva fué teatro de una escena sin precedentes cuando una turba penetró en la iglesia y arrojó sobre el confesionario un balde de excrementos.

A mediados del año siguiente, otro buque de Valparaíso recaló allí, conduciendo al Vicario Apostólico de las Misiones, monseñor de Nilópolis, que iba a radicarse en Tahiti. Sea que no advirtiera la atrabiliaria conducta de Laval, o que sencillamente le diera su aprobación, el hecho es que éste siguió ejerciendo su dictadura. Habiendo huído la mayor parte de sus pescadores de perlas, no halló otro recurso mejor que incursionar por el archipiélago para secuestrar o atraer por engaño a nuevos contingentes. Esta cacería humana acabó por hacerlo célebre en todo el Tuamotú, donde su nombre comenzó a pronunciarse con un temor supersticioso.

Semejante estado de cosas duró hasta la época en que Du Petit Thouars estableció sus autoridades, y todavía unos años después. Ni sus propios compatriotas escaparon a la crueldad y avaricia del misionero. Hacia 1854, un comerciante marsellés que llegó en busca de cocos y perlas, fué encarcelado a pretexto de haber comido carne en día de ayuno; luego se le confiscó su cargamento y se entregó su choza a las llamas.

Ya por esos años, las misiones se extendían por todo el ámbito polinésico. La Congregación de Picpus había arraigado en suelo chileno hasta el punto de que algunos de sus miembros se ordenaron en el país. Uno de ellos, el ilustre Tepano Jaussen, había hecho su consagración episcopal en

Santiago, en 1848; y éste fué el comienzo de una carrera que culminaría, con el rango de Obispo, en el Vicariato Apostólico de Tahiti.

\* \* \*

A parejas con las misiones, la colonización y el intercambio mercantil se habían incrementado a un ritmo incesante. Hubo día (enero 5, 1852), en que Valparaíso vió salir dos buques simultáneos para Papeete, cual fué el caso de la barca chilena *Julia*, con trigo y madera, y la goleta inglesa *Desire*, con carga surtida... Por lo menos cuatro firmas locales se habían especializado en este comercio transpacífico: la francesa Fauché Hnos., la inglesa Thomson Watson & Cía, y las alemanas Huth Gruning & Cía y J. C. Godeffroy e Hijo.

Era la época en que el gran puerto alcanzaba el mayor auge de su historia. En *El Mercurio* del 15 de noviembre del 51, se lee que existían en la bahía doscientos diecienueve barcos de catorce banderas distintas. La sola exportación a Hawaii producía una entrada bruta anual de 350,000 pesos de 48 peniques.

Entre aquellas casas armadoras y proveedoras, destacóse la de Godeffroy con caracteres tales que influyó no sólo en el destino de la Oceanía, sino

en el del propio Imperio Alemán.

Originariamente los Godeffroy eran franceses hugonotes que emigraron a Hamburgo a raíz de la revocación del Edicto de Nantes. Seis generaciones más tarde aparecían al frente de una archipoderosa empresa naviera, cuya actividad se relacionaba con la emigración a las minas de Australia, la carrera del té a la China y la conducción del salitre de Tarapacá. Su agencia en Valparaíso funcionaba en la calle de la Planchada (hoy Serrano), bajo la dirección de herr Theodoro Weber, un empresario cuyo genio y cuyo éxito le valieron el apodo de el Virrey de la Oceanía.

Los alemanes siempre han llegado tarde a la rebatiña de las colonias, pero Weber fué una insigne excepción a la regla. No obstante que los franceses dominaban ya a firme en Tahiti, instaló audazmente una sucursal en Papeete y comenzó a competirles en el comercio de aprovisionamiento, llevando hasta allí los productos de la

agricultura y la industria de Chile.

Desde esa posición estratégica, su mirada registró los archipiélagos vecinos y fué a posarse en Samoa, grupo de 3,380 kms. cuadrados sobre el cual los europeos no habían demostrado interés.

Apia, la capital samoana, vió entonces levantarse un nuevo establecimiento Godeffroy, pero esta vez con el pabellón alemán flameando al viento.

Hasta esa fecha, las transacciones con los polinesios habían consistido en el trueque de sus productos con las mercaderías importadas. Weber, el primero de todos, concibió la idea de introducir el dinero en ese mundo primitivo.

¿El marco alemán?

¡No! ¡El peso chileno!

Este hecho fantástico no lo mencionan siquiera los historiadores nacionales, para quienes sólo cuentan la guerra, la política, las minas y las chacras; pero lo ha recogido, con datos fidedignos, el mejor informado de los escritores norteamericanos de la Oceanía: J. C. Furnas (1).

Según sostiene este autor, se conoció aquella unidad monetaria con el nombre de iron dollar, o dólar de fierro; y era "una grande y hermosa moneda en la cual el gobierno emisor (el de don Manuel Montt) había puesto una insuficiente proporción de plata; y fué adquirida por Godeffroy con subido descuento para hacerla correr entre los isleños con su valor nominal completo".

<sup>(1)</sup> Anatomy of Paradise; W. Sloane Associates; N. York, 1947. Págs. 219 y 243.

Este fraude liso y llano fué rápidamente descubierto por los misioneros y comerciantes cuando, al presentarse en las casas de cambio de Sydney y Londres, recibieron por los "dólares de fierro" la mitad de su pretendido equivalente.

Los ingenuos samoanos en un año alcanzaron a venderle a Godeffroy la mayor parte de sus tierras y plantaciones; y a este vil precio se adueñó su firma de casi todo el archipiélago. De su soberanía, poco más tarde, se hizo cargo el gobierno alemán; y fué el caso de decir que Alemania había adquirido la colonia con plata—o con fierro—de los no menos ingenuos chilenos...

Samoa ofrecía a sus conquistadores el tabaco, la vainilla, el azúcar, el caucho, el algodón y los cocos. Para dirigir su explotación, Weber había instalado en Apia a herr Otto Gräffe, su ex subalterno en Valparaíso, con una dotación de empleados y capataces alemanes o chileno-alemanes. El trabajo duro se encomendó a obreros melanesios y a coolíes chinos, importados para reemplazar a los nativos, eternamente comprometidos en sus guerras de tribus. Como manera de "pacificar" las islas—esto es, de eliminar a la población samoana—se proveyó a sus reyezuelos de eficaces armas de fuego... Así se hacen los Imperios.

(Lo curioso, sin embargo, es que éste se constituía en contra de los deseos de los estadistas de Berlín, cuya posición interpretó Bismarck cuando dijo que poseer colonias, para Alemania, sería como para un noble arruinado el ponerse una capa de seda en vez de procurarse primero una camisa).

A través de Gräffe, Weber introdujo una serie de principios novedosos en la técnica de colonización, que su personal observó con germánica disciplina: Hablar el idioma autóctono; evitar rozamientos con los misioneros y con los blancos de otras nacionalidades; disfrutar de las mujeres nativas pero no unirse con ellas.

Su primordial innovación consistió en la manufactura de la copra, según los procedimientos que había aprendido en las Indias Orientales, y que implantó en la Polinesia como una novedad revolucionaria. Hasta entonces, el aceite de coco se exportaba en líquido, sujeto a la contingencia de descomponerse en las largas travesías. La copra, o sea, la pulpa aceitosa del fruto, secada al sol, podía transportarse sin ese riesgo hasta las lejanas refinerías, y entregaba por añadidura un valioso subproducto alimenticio.

Los resultados fueron tales que la casa Godeffroy se extendió por el Pacífico a la manera de un pulpo gigantesco. Tonga, Hawaii, Cook y los archipiélagos melanesios y micronesios fueron su campo de acción. Hacia 1865 mantenía en trabajo cuarenta y tres factorías, mientras una flota de veleros y vapores estaban ocupados en el transporte a los puertos de Europa.

Precisamente aquel año el destino decretó la cesación de la influencia chilena en la Oceanía, como consecuencia de la guerra con España. El bloqueo de los puertos nacionales paralizó y arruinó la marina mercante de la República—hasta entonces la más poderosa de la América del Sur y los buques de Valparaíso perdieron su contacto con las plazas polinésicas.

\* \* \*

J. C. Godeffroy parece haber amado el mundo exótico en que multiplicara su riqueza. Con sus enormes ganancias creó en Berlín el Museo Godeffroy, en cuyas galerías se exhiben las más valiosas colecciones de la etnografía y el arte isleños, obtenidas por costosas misiones de sabios investigadores.

La célebre empresa prosperó hasta 1870, año en que se vió paralizada a raíz del bloqueo de Hamburgo por los franceses.

Herederos de sus grandes negocios fueron los Lever and Brothers, de Londres, que adquirieron sus bienes a precios de liquidación forzosa, para prosperar a su vez hasta constituirse en los reyes de la copra de los mercados europeos.

\* \* \*

La apertura del canal de Panamá, en 1914, señala al fin de las relaciones de Chile con la Oceanía. El trampolín de Valparaíso no tenía ya razón de ser y ni los propios misioneros volverían a servirse de él.

De esas perdidas relaciones—que hoy parecen legendarias—se han conocido los últimos vestigios. Hasta hace poco, solía decirse que había un chileno en cada rincón de la Polinesia. Cuando la corbeta Baquedano cruzó el Pacífico, en 1931, encontró en Papeete a David Rojas ganándose la vida con el Gran Garage "Coquimbo". En Auckland, un compatriota era propietario de una flotilla de barcos de pesca. En Apia, otro aventurero chileno, casado con la hija de un reyezuelo, subió a bordo para besar el pabellón del buque.

En cuanto a los dólares de fierro, aunque ya no circulan, todavía existen, y de tarde en tarde se les menciona en las narraciones de viajes. La más curiosa referencia es la de S. M. Lambert en A yankee doctor in Paradise (2). Comisionado por la Rockefeller Foundation, Lambert recorría los archipiélagos para estudiar sus enfermedades parasitarias. Al llegar a la isla Mauke, del grupo Cook—posesión británica, entre N. Zelandia y Tahiti—quiso conocer el templo maorí. Su guía lo condujo a un edificio de coral y cemento, mitad cristiano y mitad pagano, cuyo altar estaba adornado con trece columnitas de madera coronadas con otros tantos discos de plata.

"Mirándolos de cerca—cuenta el doctor—vi que esos discos eran antiguos dólares o pesos fuertes chilenos. Mi cicerone me explicó que los primeros misioneros protestantes hicieron aquí un próspero comercio, pagando con esa moneda de Chile los productos de los nativos. Estos aprendieron cuánto amaban los negocios sus pastores, y así fué que, al construir su templo, lo adornaron con esas monedas que para ellos simbolizaban al ver-

dadero dios de los blancos".

<sup>(2)</sup> Libro editado por Little, Brown and Co.; Boston, 1941.

## EN LA ESTELA DE LOS FALUCHOS

Sobre los mares de Chile nada hay tan bizarro y atrevido como el tráfico de los faluchos de Constitución. Su fama tradicional sobrepasa las fronteras nacionales y corre por toda la costa del Pacífico, hasta Panamá, adonde han alcanzado en sus viajes prodigiosos, juzgados como un desafío a lo imposible. Los propios chilenos, que en definitiva no aman el agua salada, suelen celebrar de tarde en tarde tal o cual aventura de los guana-yes (1), y al asomarse a los puertos condescienden a dirigirles una mirada de simpatía.

Perteneciente a la familia del lanchón, el falucho es un casco de doble proa, de sesenta a doscientas toneladas de porte, con cubierta y escotillas, construído de madera de roble pellín y pintado al alquitrán. Embarcación hecha "a macho-

<sup>(1)</sup> Guanay: tripulante de faluchos y lanchas maulinos.

te" en los varaderos de la ría maulina, tiene, sin embargo, un noble origen normando. Sus planos, apenas modificados por las exigencias del país adoptivo, son la obra de dos constructores franceses, MM. Aquiles y Fernando Court, que en la medianía del siglo XIX establecieron en el Maule el primer astillero digno de este nombre. Se emplea en su construcción lo que la gente del oficio Îlama "la madera viva", para lo cual deben ir los maestros a la montaña y, plantilla en mano, escoger para cada pieza curva-sean rodas, codastes o cuadernas-el trozo que corresponda a su exacta forma. En esto, como en la reciedumbre de su arquitectura, está la clave de su fortaleza; porque el falucho dura a flote cien años, y si alguno se ha ido a pique, no se sabe de ninguno al que los embates del mar hayan podido destruir.

Destinado en su patria al modesto menester de navegar a remolque, cobró pretensiones de navío al trasplantársele a Chile; y de su chata estructura surgieron dos palos cortos, con un par de velas cuadras eternamente parchadas y los correspondientes faroles de navegación. Así aparejado, vino a convertirse en un modelo característico del país, como el chun lo es de la China, la treintana del país vasco o el pahi de las islas de la Polinesia.

... Pero, aunque el falucho se vista de tela de buque, falucho se queda. Debajo de su velamen no existe la más elemental acomodación: ni literas, ni lavatorio, ni sanitarios. Los cuatro hombres que lo tripulan deben dormir sobre cubierta o en un rincón de la bodega, arrebujados en sus ponchos, no más cómodamente que las ratas o las arañas que se introducen entre la carga. Sólo lleva una cocinilla para calentar el té y un brasero donde se asan "las tortillas al rescoldo más exquisitas del mundo" (2); ambos artefactos metidos en un cajón con arena para prevenir los incendios. Se desconoce a su bordo el uso del bote salvavidas. Y en lo tocante a instrumental, no hay ni cartas, ni correderas, ni cosa alguna que sirva para orientarse, excepto un compás magnético del que rarísima vez hace uso el guanay, orgulloso de su arte de navegar "al ojo".

Vehículo tan especial no podía menos de distinguirse, también, por la originalidad de sus funciones. Aunque parezca fantástico, no hace más que un solo viaje en toda su vida, y en él no puede llevar sino un solo rumbo: el norte. Se explica este fenómeno, tal vez único en el mundo, por la

<sup>(2)</sup> Leoncio Guerrero, Faluchos (novela), 1946.

circunstancia de que solamente es capaz de navegar con recio viento de popa—en este caso, el del sur—a causa de su extrema pesadez y de la escasa superficie de sus velas. Condenado a no regresar (a menos que lo haga arrastrado por un temporal del norte, en cuyo trance no es raro que vaya a dar a los Chonos), inicia su viaje vendido de antemano con la mercadería que conduce, para quedar fondeado, allá en el puerto de destino, en calidad de depósito flotante por todo el resto de su existencia.

Pero este raid sin repetición, como el amor de los zánganos, se solemniza con un digno y típico ceremonial de despedida. Ante todo, y en vista de la prohibición de llevar alcohol a bordo, los guanayes—incluso el patrón, que es a la vez el armador—festejan la víspera con una gloriosa borrachera. De resultas de la cual se embarcan, o mejor, los embarcan, como parte de la carga: esto es, como bultos.

Concertados para navegar en convoy, esperan sobre el ancla, alineados en fila india, el aviso del práctico de que la barra del río está expedita. Trámite indispensable, que nadie se atreve a desacatar, porque allí está el paso más difícil de toda la costa chilena, excepto el del Cabo de Hor-

nos, y ciento veinte buques a pique recuerdan al marino que hay que tener cuidado.

Todo el vecindario, entretanto, asiste a la escena desde las riberas y desde las alturas del cerro Mutrún, saludando con gritos y pañuelos a los

deudos que parten.

Cargados hasta la cubierta con carbón, hortalizas y rodelas de leña, los formidables lanchones se deslizan tirados por remolcadores, y sólo cuando han salvado la zona peligrosa echan al viento sus velas, zurcidas como las camisas de sus tripulantes, para tomar el largo.

¡Viajar en falucho! He ahí el sueño de todo maulino que se respeta. Ese reto a los enojos de doña María—como ellos le llaman al mar—y esa magnífica función de los adioses, son estímulos inefables que les crispan los puños de coraje y les

empujan a la vanidad de jugarse la vida.

Navegantes primitivos, parientes del chango y del chilote, deben rumbear a la vista del litoral, que es su carta y su brújula, y cuya silueta conocen como la palma de sus manos. Llevados de su práctica infalible, suelen alejarse a tal distancia que la costa se les diluye en una línea vaporosa; pero, cada cierto tiempo, tienen que acercarse de

nuevo, "para echar una cateada" y ver por dónde van.

Mas, así como la tierra, con tiempo bonancible, es la noble guía de su ruta, tórnase en inspiradora de terror cuando sobreviene el temporal; y el guanay, huyendo del peligro de sus escolleras, pone la proa al mar abierto y se interna en él cuanto más le es posible, hasta perder la costa completamente de vista.

Con brisa favorable—aquella que forma los caballitos de espuma y hace silbar cordajes y velas—el falucho puede llegar a Valparaíso en veinticuatro horas. Pero también puede ocurrir que tarde una semana, y a veces quince días, cuando suceden esos temporales al revés que son las calmas. Entonces se agota el agua dulce y se tira por la borda la última cáscara de sandilla; y el guanay, ateo y "pata rajada", le reza a la Virgen y promete portarse bien si se salva.

A esta contingencia de quedar al garete se le llama en su jerga "descomponerse el motor", y es la más grave que pueda acontecerles a quienes no llevan consigo el más rudimentario recurso para pedir auxilio. Tanto así, que es casi exclusivamente a esta carencia de elementos a la que hay que atribuir las bajas que doña María ha causado en-

tre los guanayes, en desconocidas tragedias al estilo de aquella en que una tripulación entera pereció de hambre en las latitudes del puerto de Paita, en el Perú.

Podría reunirse un repertorio de las aventuras heroicas y dramáticas ocurridas en esta carrera temeraria. La literatura ha recogido algunas, inmortalizando a sus protagonistas y elevando al falucho, no menos que a sus hombres, al rango de lo épico. Baldomero Lillo y Mariano Latorre coinciden en la narración del caso inaudito del piloto Oyarzo, patrón de un remolcador de Lota que conducía a Valparaíso un lanchón con carbón, llevando en éste a su hijo, y que, asaltado por furioso temporal, no vaciló en cortar el remolque, sacrificando la vida del muchacho para salvar el buque confiado a sus manos.

Guerrero, en su gran novela, ha evocado a su vez la odisea de Segundo Morales, alias el Camarón, que en viaje a Antofagasta perdió a todos sus marineros por causa del delirium tremens contraído en la bacanal de la despedida (enloquecidos, se arrojaron al mar), y durante días y noches gobernó solo—él también a punto de enloquecer—hasta que pudo ser auxiliado.

Uno y otro, Oyarzo y Morales, merecen la celebridad a cuyo pedestal contribuye el arte. Son dos caracteres indomables, arquetipos de las mejores virtudes de la raza, porque crearon o confirmaron una escuela de arrojo y escribieron este lema fundamental: Hay que cumplir.

Uno de los dos por lo menos, el Camarón, recibió en vida los laureles de su hazaña. Después de entregar su carga y su casco intactos, retornó al terruño a la usanza de los suyos: humilde pasajero de tercera en el tren longitudinal... Pero antes que él habían llegado a Constitución las admirativas noticias del telégrafo, y al bajar al andén hallóse el pobre, espantado, entre una muchedumbre encabezada por el Alcalde y la banda de músicos, que voceando su nombre lo tomó en peso para llevarlo en triunfo por las calles.

## LA PROEZA DE PUNTA ANGAMOS

En los comienzos de la Guerra del Pacífico trascendió que Chile tenía 2,200 soldados y ocho cartuchos por fusil. Se creía en Europa, y especialmente en Inglaterra, que su derrota era inevitable. Cuenta Frank Harris, en Mi vida y mis amores, que él fué de los pocos que pensaron de otro modo. El célebre escritor, a la fecha, era un oscuro estudiante universitario. Al empezar las hostilidades, los títulos de los empréstitos chilenos habían bajado de 90 a 60 puntos en la Bolsa de Londres. "Fuí a ver al banquero Hamilton-dice Harrisy le aseguré que si nadie intervenía, Chile era capaz de zurrar a toda la América del Sur. Hamilton me aconsejó ser prudente y esperar. Poco después Bolivia se unió al Perú, y los papeles chilenos bajaron a menos de 45. Volví entonces donde Hamilton y le dí orden de invertirme en esos bonos todo el dinero de que disponía".

Meses más tarde, el joven especulador cosechaba los frutos de su intuición. "Los títulos chilenos—dice—subieron a 60, y la demanda no cesó de aumentar. Cuando pasaron de 80 me decidí a vender; y las quinientas libras de mi inversión se convirtieron en dos mil, que era cuanto necesitaba para proseguir mis estudios".

Esta fluctuación bolsística era la consecuencia de los inesperados éxitos con que el país solitario comenzó a acreditarse. En Iquique, Prat había convertido un desastre en una epopeya; en Punta Gruesa, una goleta de madera destruyó a una fragata blindada; en Arica, un batallón se apoderó de una fortaleza inexpugnable en una embestida relámpago.

Pero lo que, por encima de todo, afirmó el prestigio nacional, fué el combate de Angamos, el 8 de octubre de 1879.

Angamos señaló al contendor que iba a llevarse la victoria y el dominio definitivo del Pacífico. Fué, por otra parte, el primer encuentro de acorazados que se libró en el mundo (1), y su resul-

<sup>(1)</sup> El único combate que podría disputarle aquel privilegio es el de Hampton Roads, en 1862, durante la Guerra Civil de EE. UU., en el que el acorazado *Monitor* puso en fuga a la fragata blindada *Merrimac*.

tado técnico es una de las hazañas de la artillería naval del siglo XIX.

\* \* \*

Producido a los cinco meses de iniciada la lucha, este episodio fué, sin embargo, la culminación de una ardua campaña. Buscándose para asestarse sus golpes, las escuadras rivales habían llegado a miles de millas de sus bases: naves chilenas alcanzaron a Panamá, y una peruana se aventuró hasta Punta Arenas.

La expectación se concentraba sobre las alternativas de este ajedrez mortal, cuyas piezas tenían por tablero al océano. La marina del Callao se expedía con un solo acorazado digno de nota: el monitor *Huáscar*, condenado a sucumbir... Pero el tiempo transcurría sin que su destino se cumpliera. ¡Y al contrario! Montado por un jefe impertérrito, paseábase atacando los puertos y paralizando el tráfico mercante, sin ser jamás interceptado. Tal era la rapidez de sus combinaciones, que parecía estar simultáneamente en todas partes. En el Perú se aclamaba a su comandante como a un maravilloso estratego, y en el propio Chile se le admiraba en secreto.

La verdad era que la flota chilena hallábase en desastroso estado de conservación. El sorpresivo estallido de la guerra no había dado lugar a recorrerla, y al cabo de medio año de actividad los buques estaban reducidos a la invalidez.

La superioridad de Grau, pues, era ficticia. El lo sabía, y esto explica la modestia, y hasta la reserva, con que juzgaba sus triunfos. Era un hombre que cumplía su tarea como un funcionario, mientras llegaba su hora fatal.

La vió venir cuando los poderosos gemelos, el *Cochrane* y el *Blanco*, entraron por fin a reparaciones.

Peruanos y chilenos seguían estos preparativos con igual ansiedad. Del Cochrane, en el dique de Valparaíso, se sacaron toneladas de hollín y de adherencias marinas. A sus pruebas de velocidad asistió el Presidente de la República. Pintado de color barro obscuro, amenazante, el blindado se dirigió al norte al mando del capitán Juan José Latorre. Era éste un oficial de treinta y tres años, hijo de un ex Ministro de Bolivia en Chile, y que tenía a un hermano en las filas del ejército enemigo. En Mejillones, el Cochrane montó guardia cerca de su mellizo, que se carenaba protegido por cañones de costa y bajo la mirada de vigías apos-

tados en los cerros. La operación estaba dirigida por el propio almirante Riveros, quien pudo ver cómo se sacaban de las tuberías del *Blanco* "picos y choros de dos pulgadas"...

Desde el día memorable de Iquique, el almirante ansiaba vengar a la *Esmeralda*, y era su objetivo "buscar al enemigo aunque se esconda en una cueva".

Su ventaja era notoria. Construído en 1865, el Huáscar no era ya un buque nuevo, y su porte apenas sobrepasaba las 1,100 toneladas. Sólo tenía 4,5 pulgadas de blindaje, dos cañones de a 300 libras y un andar de once nudos y medio. El Cochrane, que era el llamado a oponérsele, habíase construído diez años después y lo doblaba casi en tamaño y reciedumbre. Su coraza tenía un grosor de 9 pulgadas; su máquina, una velocidad de doce nudos; su artillería, seis cañones de a 250 libras. Igual desproporción había entre las tripulaciones. Mientras toda la del blindado era nacional y vibraba con idéntico ardor patriótico, la del monitor casi era un muestrario cosmopolita, empezando por sus artilleros ingleses y torpedistas norteamericanos (2).

<sup>(2)</sup> Hasta antes de la guerra numerosas plazas de la marina peruana habían estado servidas por chilenos; y el retiro de éstos había hecho necesaria la contratación de aquellos mercenarios.

<sup>10-</sup>Mar del Sur

\* \* \*

Formando división con los dos buques capitales, más la Covadonga, el Loa y la O'Higgins, Riveros zarpó el 30 de septiembre en demanda de Arica, donde Grau tenía su base y donde esperaba desafiarlo. Pero éste habíase venido el día anterior con rumbo a Mejillones, en busca de su enemigo; y navegando los chilenos por alta mar y los peruanos pegados a la tierra, cruzáronse en el camino sin avistarse ni sospechar sus movimientos.

El Huáscar estaba pintado de plomo; desde lejos sólo podía distinguírsele por el humo. Sobre su estela venía la corbeta Unión, la más veloz de las naves peruanas, envuelta en las cadenas de sus anclas a manera de blindaje.

El 2 de octubre fueron vistos por el vigía de Mejillones a cuarenta millas del lugar. Grau se acercó a observar el puerto, y hallándolo vacío, prosiguió su rumbo al sur. A partir de entonces su presencia fué denunciada en todos los puntos importantes del litoral: el 4 entró impávidamente en Coquimbo; el 5 estuvo a la cuadra de Tongoy; el 6 pasaba por Los Vilos. Si no alcanzó

hasta Valparaíso, es porque ésta ya era la boca del lobo. Y al regresar, lo hizo con la misma desaprensión con que había venido, sin importarle que los telégrafos, de hora en hora, transmitiesen a Santiago sus mensajes de alarma.

Los chilenos, entretanto, habían llegado a Arica el 5, y ante la ausencia de sus contrincantes, emprendido la vuelta a Mejillones. En la tarde del 7—víspera de la fecha famosa—estaban allí al acecho, repartidos sus buques como una red en la que debían caer el monitor y su consorte. El Blanco y la Covadonga habíanse situado en Punta Tetas; el Cochrane y los otros, a veinte millas afuera de Mejillones, con sus máquinas bajo presión y los catalejos en perpetua acechanza.

\* \* \*

A la medianoche el *Huáscar* apareció como una sombra y penetró en la bahía de Antofagasta, mientras la *Unión* quedaba en las afueras guardándole la espalda. Durante dos horas, Grau registró el surgidero buscando un blanco sobre que aplicar sus torpedos. No habiéndolo encontrado, tornó a salir y reanudó su derrota al norte.

A poco andar entrevió los humos de Riveros, al mismo tiempo que éste veía los suyos. Bruscamente, Grau volvió grupas y puso la proa al mar. Riveros se lanzó a perseguirlo, no con el propósito de darle alcance, ya que su andar inferior se lo impedía, sino para arrearlo hacia donde estaba Latorre, que lo esperaba en actitud de cerrarle el paso.

A las 7.30 de la mañana la división peruana había perdido de vista a su perseguidora; pero justo entonces surgían delante de ellas las siluetas del *Cochrane*, el *Loa* y la *O'Higgins*, que ya salían a su encuentro.

Aun en tales circunstancias tenía Grau la posibilidad de resistir o de hacer una escapada estratégica... Pero ocurrió el hecho ignominioso que debía perderlo. García y García (llamado después Corría y Corría) sintió de pronto un intenso amor a la vida y huyó con la Unión a revienta calderas, dejando a su compatriota entregado a su suerte.

Se diría que Latorre tuvo entonces el escrúpulo caballeresco de atacar a Grau tres contra uno. Sabiendo de sobra que la *Unión* era inalcanzable (andaba catorce nudos), mandó al *Loa* y a la

O'Higgins a perseguirla; y de este modo se quedó

solo para hacer frente al monitor.

Huáscar y Cochrane estaban a 8,000 metros de distancia: el primero corriendo al norte ceñido a la costa, el otro alcanzándolo por afuera con su estrecha ventaja de medio nudo.

\* \* \*

A las 9.25, cuando la distancia era de 3,000 metros, el *Huáscar* rompió el fuego con una andanada de sus cañones giratorios. Los proyectiles pasaron por encima de la chimenea del *Cochrane*, casi rozándola. Pero el blindado no contestó. Latorre deseaba combatir de cerca y aguardaba el momento con serenidad, fumando su cigarro. Un segundo tiro pegó en el pescante de proa (aparejo para maniobrar el ancla), causando su destrucción. El tercero, todavía más preciso, dió en el blindaje de la obra muerta, volando los remaches de una de sus planchas. El impacto sacudió el buque y arrancó a su máquina un chorro de vapor.

Creyendo en una avería seria, Latorre se decidió a entrar en acción, y respondió desde 2,100 metros. Mandaban las baterías los tenientes Javier Barahona y Juan M. Simpson. Sus punterías iniciales no dejaron dudas de lo que iba a ser el duelo. La primera bala hizo blanco en la torre de combate del Huáscar, que perforó con limpieza, y dió muerte a los doce hombres que la servían. La segunda cortó el guardín del timón, dejando al monitor al garete hasta que pudo habilitarse la timonería de emergencia. La tercera (granada) reventó en la torre de mando y despedazó a Grau de manera horrorosa. De su ilustre persona no quedaron más que un pie, con su calcetín, y la dentadura, que más tarde se halló incrustada en el forro de madera del compartimiento. El ayudante, Diego Ferré, había tenido el mismo fin que su jefe. Un cuarto balazo destruyó el telégrafo de la máquina; el quinto redujo a astillas la rueda de gobierno.

Todo aquello en menos de treinta minutos de combate. Ocurría éste frente a la Punta de Angamos, tan cerca, que los paisanos seguían su desarrollo con gritos y señas, pidiendo la victoria del buque nacional. El eco de los cañonazos se multiplicaba en los cerros de la costa, cual si combatiesen dos escuadras, y ahuyentaba a los pájaros de las guaneras en bandadas que obscurecían la luz del sol.

La precisión de los artilleros del Cochrane parecía el fruto de una consigna: herir al enemigo en sus partes vitales, pero sin echarlo a pique, para llegar a capturarlo.

Esta devastación sistemática—que el almirante Uribe calificó de "sorprendente y nunca vista"—trizó la moral de la dotación peruana. Si el barco seguía resistiendo era por la inaudita entereza de los oficiales, a los que el desastre enardecía en vez de acobardar. En el furioso cañoneo que se siguió—sostenido ya a menos de 1,500 metros—uno a uno fueron cayendo los comandantes que se sucedían en la torre fatídica: el capitán Aguirre, pulverizado por una bomba; el capitán Carvajal, herido por un casco de granada; el teniente Gárezon, partido en dos por una bala rasa...

Así castigado, era un milagro el que el *Huás-car* acertase todavía algunos de sus disparos, como el que atravesó la superestructura del blindado y destruyó el camarote principal, matando a un hombre e hiriendo a nueve.

Cada vez desde más cerca, el *Cochrane* proseguía su tarea demoledora. Agujereó once veces la torre de combate y el casco encima de la línea de flotación. Perforó y abolló la chimenea hasta casi obstruirla. Inutilizó un cañón de la torre y otro

de cubierta. Destrozó el hospital y los dormitorios del entrepuente. Causó un incendio en el pañol de víveres y otro en el castillo. Y sembró la muerte hasta en los rincones más ocultos... Pero ni la obra viva, ni las calderas, ni la máquina, ni la carbonera ni la Santa Bárbara fueron tocadas. ¡La historia de los combates navales no recuerda una maravilla o una casualidad semejante!

A 800 metros se abrió el fuego con ametralladoras y fusiles emplazados en las cofas. Bajo el estruendo de las descargas, los buques corrieron todavía unos minutos en su rumbo norte. Repentinamente el *Huáscar* cayó a estribor, y Latorre, pensando que se volvía para espolonearlo, viró a su vez con intención de ganarle la iniciativa. Pero erró en su cálculo, y los navíos se cruzaron a doscientos metros el uno del otro. Fué ese el instante en que el *Cochrane* disparó con todas sus piezas de estribor sobre la aleta del peruano, arrancándole los botes de esa banda y matando a los hombres que manejaban los aparejos de gobierno.

Al reiniciar su carrera, o mejor, su huída—con rumbo ahora al noroeste—el monitor ya iba fuera de combate. Dos marineros negros aparecieron en cubierta y arriaron el pabellón. Un oficial subió en seguida y volvió a izarlo.

Obstinación inútil, porque el Blanco y la Covadonga habían entrado también en la zona de fue-

go y se situaban en posiciones de tiro.

Simultáneamente, Riveros y Latorre pensaron liquidar la lucha con golpes de espolón. Al intentarlo sin previo concierto, pasaron aquél a veinticinco metros y éste a sólo cinco del fugitivo, uno por cada banda y salvándose apenas de la doble o triple colisión. En el tiempo que emplearon en virar, el *Huáscar* logró distanciarse otra vez por una milla, en su desesperado intento de escapar.

Pero la marinería acabó por sublevarse, y Latorre oyó las voces con que le gritaban a través de la bocina: "¡Estamos rendidos!", en tanto que

algunos, aterrados, se arrojaban al agua.

El señalero del vencedor les ordenó parar la máquina, y el monitor se detuvo por fin, como jadeando, con su bandera a medio arriar.

Eran las 10.55: el drama había durado noven-

ta minutos.

\* \* \*

Botes con tropa, maquinistas, cirujanos y capellán abordaron la presa. Al hacerlo advirtieron

que empezaba a sumergirse, y hubo el tiempo justo de correr a las válvulas—que habían sido abiertas—y, pistola en mano, obligar a los ingenieros a volver a cerrarlas. Con igual presteza fué menester atacar los incendios y poner una guardia en la Santa Bárbara, a la que un loco intentó pegar fuego. Un cuadro terrible se presentaba en cubierta. Sesenta y nueve cadáveres yacían en confusión, mientras que el grueso de los sobrevivientes—casi todos heridos—imploraban el perdón de sus vidas.

En medio de este horror brillaban los gestos de caballerosidad. Creyendo que Grau vivía, Latorre habíale mandado su falúa de gala para que se transbordase con todos los honores. Al imponerse de su fin, ordenó que sus restos se guardasen en una urna para ser devueltos a su país. Al teniente Palacios, que había izado el pabellón cuando los negros lo arriaron, y que tenía diecinueve heridas, lo hizo instalar en un camarote de preferencia y lo colmó de atenciones.

Una hora después, el *Huáscar* navegaba hacia Mejillones, donde debían inhumarse sus muertos. Redactando su relación oficial, Riveros decía: "La muerte del contraalmirante Grau ha sido muy sentida en esta escuadra, donde se hacía

justicia al patriotismo y al valor de aquel notable marino". Y Latorre escribía con la sobriedad de un espartano: "Nuestras punterías, en general, fueron correctas".

¡Correctas! Sus cañones habían acertado el cuarenta y tres por ciento de los disparos (32 en 73); registro sin precedentes y nunca igualado después en el siglo (3).

\* \* \*

El regreso fué una apoteosis. Accediendo a las súplicas telegráficas, el invicto tuvo que dejarse ver en todos los puertos del trayecto. En Antofagasta la multitud lo llevó en andas hasta la Intendencia, entre las tropas que le abrían calle. Lo obligaron a desembarcar en Chañaral, Caldera, Huasco y Coquimbo. El triunfo culminó con la llegada a Valparaíso, donde los dos buques combatientes entraron juntos, llevando el Huáscar una bandera chilena descomunal izada al tope de la arboladura. Todas las embarcaciones de la bahía salieron a recibirlos, mientras los fuertes disparaban sus salvas y los templos echaban las campanas a vuelo.

<sup>(3)</sup> En la guerra de Cuba, veinte años más tarde, el término medio obtenido por la flota norteamericana fué de poco más del 4%.

Trenes especiales habían traído a la gente de los pueblos del interior, y cuando el monitor quedó amarrado en la poza, una romería lo tomó por asalto. ¡Allí estaba el buque legendario, sobre cuya cubierta había caído el capitán Prat!... Emocionado por ese recuerdo, el gentío guardó un silencio imponente, como si estuviese ante un altar. Y en verdad lo parecía. Mujeres exaltadas caían de rodillas en el lugar donde el santo de la Esmeralda expiró, mientras el homenaje popular iba tapizando el piso de flores.

## BALLENEROS EN LA ANTARTIDA

La Sociedad Ballenera de Magallanes.—El capitán Andresen en la Isla Decepción.—La primera mujer en la Antártida.—Una regata entre los témpanos.

Los mares antárticos son el escenario de las mayores cacerías de ballenas. En 1931 trabajaron allí cuarenta y un buques-fábrica y doscientos treinta y dos buques cazadores, los que pescaron 40,201 cetáceos y elaboraron 3.608,300 barriles de aceite, cantidad equivalente al 94% de la producción mundial de ese año.

Esta supremacía data de los comienzos del siglo XIX, cuando británicos y norteamericanos empezaron a cruzar las altas latitudes en demanda de una explotación más vasta o más fácil. Si a esto se agrega que también las focas abundaron allí, y que su persecución fué despiadada, no extrañará que esos parajes fuesen un hervidero de marinos y cazadores, y que una tradición de aventura y heroísmo haya quedado prendida a su historia. Se debe a ellos, incluso, buena parte de los descubrimientos geográficos en el continente y sus islas. El foquero Palmer encontró el archipiélago de su nombre; el ballenero Biscoe halló la Tierra de Enderby.

Desde el Cabo de Hornos a las Shetland sólo hay quinientas millas de por medio y un vapor de mediano andar puede hacerlas en tres o cuatro días... Pero no era lo mismo cruzar en buques de vela esa antesala del Polo, donde la temperatura veraniega es de 0 grado, donde el viento alcanza fuerza de huracán, y donde derivan flotas de témpanos capaces de aplastar a un acorazado. Desprovistos de todos los elementos que hoy se estiman indispensables—propulsión mecánica, radio, calefacción, radar, ecosonda—los navegantes de entonces se lanzaban a un juego cuya puesta era su vida; y necesariamente fueron muchos los que pagaron con ella su temeridad.

A esta asechanza de las fuerzas naturales sumábanse los peligros propios de la caza. Para capturar el más gigantesco animal de los mares, desprendíanse de los buques en chalupas de remo, y su sola arma era el arpón, que se arrojaba como una jabalina cuando lograban acercarse a unos metros del cetáceo. La embarcación quedaba entregada a la furia de su presa, que huía desangrándose o volvía sobre sí para embestirla; y esta carrera mortal, que a veces duraba horas, no era raro que terminase con los perseguidores destruídos por obra de un coletazo o de un estrellón contra las masas de hielo.

\* \* \*

Las grandes cifras de la industria sólo fueron posibles con el advenimiento del trabajo mecanizado. Ello aconteció cuando un noruego, el capitán Swen Foyn, introdujo las innovaciones de disparar los arpones por medio de un cañón, colocado en la proa del buque, y de inflar los cadáveres de las ballenas mediante mangueras operadas desde a bordo, para llevarlas a remolque hasta las factorías.

En la proporción en que disminuyeron los peligros de la pesca, aumentaron su escala y sus provechos. En los albores del siglo XX la competencia se entablaba ya entre grandes compañías y consorcios, y los capitales comprometidos eran cuantiosos.

Los empresarios nacionales adoptaron bien pronto los nuevos procedimientos. En el verano de 1905, zarpaba de Punta Arenas el vapor cazador Almirante Montt, de 56 toneladas, y uno de los primeros de su clase que hayan enarbolado la bandera de la estrella. Había sido adquirido por los vecinos don Adolfo Andresen y don Pedro A. de Bruyne, constituídos en sociedad en comandita; y habiendo alcanzado hasta la Isla Decepción, donde estableció su base, cumplió la temporada y retornó al Estrecho con un valioso cargamento de aceite y barbas.

Esta experiencia fué precursora de una iniciativa mucho más importante, que iba a hacer época

en la crónica magallánica.

Alentados por su éxito, Andresen y De Bruyne concibieron la formación de una compañía por acciones, para lanzarse a un negocio de gran envergadura. La empresa, que llamaron Sociedad Ballenera de Magallanes, y que giraría con 60,000 libras esterlinas, quedó legalizada el 7 de julio de 1906. Ocupó la presidencia del Directorio don Mauricio Braun, y la gerencia el propio De Bruyne. La lista de noventa accionistas reunía a la crema de la alta finanza regional: don José Menéndez, don Francisco Campos, don José Blan-

chard, doña Sara Braun, don José Montes, la Condesa de Bylandt.

La designación de comodoro de operaciones recayó en Andresen. Era éste un noruego nacionalizado, que había llegado a Chile mandando un vapor de la Kosmos Linie. Establecido en Punta Arenas, habíase contratado con la casa Braun & Blanchard como capitán del Cavenda, un carguero que había servido en la expedición de Livingston.

Adolfo Andresen era un hombre alto, corpulento, de mirada empecinada. Habiendo ido a Europa a comprar la flota de la Sociedad, estuvo de regreso a fines del año en cuestión. Su entrada al puerto hizo congregarse a la población, excitada por un asombro mezclado de orgullo. Una airosa flotilla de cinco barcos (incluído el Montt) se exhibía delante del muelle: el buque-fábrica Gobernador Bories, de 3,000 toneladas; el pontónmaestranza Cornelia Jacoba, de 1,200; y los cazadores Almirante Valenzuela, de 100, y Almirante Uribe, de 80, con todo su equipo de trabajo y dotación de oficiales y técnicos noruegos.

Cuando, días después, se hicieron a la mar con rumbo a Decepción, la multitud volvió a hacerse presente y vitoreó a Andresen como si saliese a

<sup>11-</sup>Mar del Sur

una conquista. Y en rigor, iba a eso: a conquistar para su país adoptivo un lugar entre los que explotaban la riqueza antártica.

\* \* \*

La histórica despedida habíase visto realzada por un hecho singular. Entre los tripulantes del buque-fábrica se contaba un pasajero del sexo femenino: la señora María Betsie Rasmussen de Hansen, que acompañaba a Andresen en el camarote de preferencia.

María Betsie era una noruega de rara belleza, que había estado casada con el marino y pintor danés Hans Hansen—ocupado en la caza de nutrias en el Cabo de Hornos—hasta que Andresen arponeó su corazón y la obligó a abandonar a su esposo.

Aunque en el rol figuraba como "la señora Andresen", nunca llegó a serlo legítimamente; y esta circunstancia fué la que envolvió a su persona en un prestigio escandaloso.

Hansen, el marido liberado, se marchó poco más tarde al Labrador, donde ganó reputación y dinero exponiendo sus paisajes de los canales chilenos. Condenada por sus contemporáneos, María Betsie Rasmussen ha pasado a la posteridad con un título glorioso: el de haber sido la primera mujer que haya ido a posar la planta en suelo antártico.

\* \* \*

La isla Decepción no había sido elegida al azar como estación de los balleneros. Perteneciente a las Shetland y situada a los 62° 55' de Lat. Sur y 60° 36' de Long Oeste (en plena Antártida Chilena), constituye el refugio más perfecto que pueda hallarse en esa región inclemente. Su forma es la de la letra C: un fabuloso anillo de tierras altas, que contiene en su interior un lago marino de diez kilómetros de diámetro, al que se entra por una boca de ciento ochenta metros de ancho. Siendo en realidad un volcán, todavía no del todo apagado, engendra temperaturas que la envuelven en espesas neblinas. La tierra que queda a la vista es de un color tabaco habano que recrea los ojos en este mundo donde el blanco de la nieve llega a cegarlos. Protegido de los vientos y marejadas, este puerto natural podría albergar a la mayor de las escuadras, sin otro inconveniente que el de los témpanos que suelen obstruir el canalizo de la entrada.

Durante los meses del verano, el termómetro sube hasta 6º sobre cero. Abundan en la zona la ballena azul, de doble chorro y ciento cincuenta toneladas de peso; la ballena *Humpback*, con su joroba y su chorro corto; la *Finback*, de gran aleta dorsal y chorro imponente; y la *Jubarda*, de aleta mediana y chorro bífido, que se disuelve en un penacho de vapor.

Al entrar en su persecución, halláronse los magallánicos rivalizando con dos flotas noruegas allí establecidas. Un funcionario inglés de las Malvinas estaba encargado de cobrar un impuesto de dos chelines por cada barril de aceite obtenido, so pretexto de que la Antártida, con sus ballenas, pertenecían a la soberanía británica... Pese a ello, Andresen construyó en tierra un depósito para el carbón e izó en su tejado el pabellón chileno.

Había en la isla una inusitada actividad: se reunían en su caleta hasta quince naves, con más de novecientos hombres; y en las horas de faena el mar abierto se llenaba del estruendo de los cañonazos.

\* \* \* .

Los cazadores de Andresen pescaban a lo largo de las Shetland, hasta la isla Elefantes; por el sur costeaban la Tierra de Graham y pasaban a veces más allá de Lockroy, cruzando el Círculo Polar.

El testimonio de un explorador contemporáneo, Jean Charcot, permite saber cómo vivía y

trabajaba aquella gente.

Refiere Charcot en Le "Pourquoi-Pas?" dans l' Antarctique, que al aportar a la isla en el verano de 1908, se sintió exaltado de alegría por el encuentro con los balleneros, y que éstos se adelantaron con igual júbilo a recibirlo, porque en tales lejanías el hallazgo de otros seres constituye una fiesta. Haciendo las veces de práctico, un cazador noruego condujo al Pourquoi-Pas? hasta un anclaje al fondo de la caleta, mientras todos los buques surtos izaban las banderas de bienvenida del Código Internacional. El lugar presentaba un panorama fascinante, y hubiera invitado a permanecer en él a no mediar el nauseabundo hedor de los restos de ballenas diseminados por los contornos, y sobre los cuales revoloteaban las aves marinas con una algarabía ensordecedora.

Andresen, que vivía a bordo del Gobernador Bories, tuvo el privilegio de recibir la primera visita de Charcot. Este era portador de unas cartas que sus consocios le enviaban desde Punta Arenas, e iba también a pedirle una provisión de carbón que el Pourquoi-Pas? precisaba para seguir al sur.

Aparte de la compañía de su amiga, Andresen disfrutaba de la de una mascota: un lorito parlanchín al que los marineros habían enseñado a decir "me muero de frío". En este domicilio flotante disponía el comodoro de todo el confort posible: frigorífico, baño caliente, biblioteca y salón, provisto de un gramófono para amenizar las veladas.

Sólo faltaba la asistencia médica, y Charcot, que llevaba dos doctores, llegó a tiempo para salvar la vida de un obrero del buque-fábrica que se había herido y gangrenado una mano, y al que hubo que someter a operación.

La temporada era fructífera. En tal forma abundaban los cetáceos, que a menudo los cazadores volvían remolcando cada uno hasta seis balenópteros; y luego, al beneficiárseles, sólo se aprovechaban sus partes esenciales, abandonándose como desechos casi la mitad de sus restos... Aun

con ello, las ballenas azules producían hasta veinte toneladas de aceite.

Esta riqueza, empero, no se obtiene sino a cambio de un trabajo abrumador. En los tres meses de la estación no hay más que un día de descanso: el de la Navidad, porque el tiempo apremia y es preciso reunir un botín que dé abasto a la demanda de todo el año.

Tocó a Charcot hallarse en esta ocasión solemne, doblemente conmovedora para los que, como

él, estaban a miles de leguas del hogar.

En el comedor del *Bories*, María Betsie Rasmussen había dispuesto el tradicional arbolito de Noel, mientras su amigo enviaba tarjetas de invitación para la cena a los oficiales de sus buques y al estado mayor de la expedición francesa. Cuando sonó la medianoche, las campanas de los barcos se echaron a vuelo y sus cohetes de bengala reflejáronse en las aguas del lago. Alrededor del árbol hubo brindis que han debido ser emocionantes, y luego un baile al son de la música del gramófono, en el que la dueña de casa brilló como una estrella solitaria.

Esta velada sirvió también de despedida, porque al día siguiente debía el *Pourquoi-Pas?* hacerse a la mar. Andresen le había provisto del

combustible necesario, y habíase hecho cargo de la correspondencia de sus tripulantes, para llevarla en marzo a Punta Arenas y desde allí despacharla a Europa.

Cuando Charcot abandonó su ancladero y se alejó, las flotillas le hicieron el saludo de rigor con sus banderas, en tanto que las sirenas desgarraban el aire en manifestación de simpatía.

\* \* \*

A su regreso del sur, once meses después, Charcot halló que todo estaba allí como el año anterior, y tuvo la impresión de que Andresen, con su querida y su lorito, no se hubieran movido.

Algo nuevo, sin embargo, encontró esta vez, y era un vapor de 4,000 toneladas, con bandera chilena, que estaba anclado al fondo de la laguna. De labios del propio comodoro conoció su historia, que ciertamente era bizarra y típica de la vida y los hombres de la Antártida.

Tratábase de un carguero alemán, el Telefon, que durante la anterior temporada había venido a la isla del Rey Jorge, en el otro extremo del archipiélago, conduciendo víveres para una flotilla ahí establecida. Al entrar en el puerto, el vapor

encalló, y su capitán, creyéndolo perdido, lo dejó abandonado. La noticia del accidente llegó a Decepción y dió origen a una singular competencia, porque, según las leyes marítimas, el buque no tenía dueño y sería del primero que lo tomase para sí. Inmediatamente se alistaron los cazadores de las tres empresas para lanzarse a su conquista. Andresen montó en el Almirante Valenzuela, el más veloz de los suyos; pero sus calderas estaban frías y perdió un precioso tiempo en levantar presión. Cuando por fin pudo partir, sus competidores le llevaban una larga ventaja. Con su mayor andar no tardó en acortarla, y en pocas horas se puso sobre su estela. Tenían que navegar ciento veinte millas. La regata se disputaba en medio de un furioso vendaval de nieve y en un mar infestado de témpanos. Al caer la noche, y ya casi encima del objetivo, el Valenzuela consiguió adelantarse, y, trepándose al Telefon sobre la marcha, Andresen izó en sus masteleros el pabellón chileno y el gallardete de su compañía. Era cuanto necesitaba para posesionarse del buque y su cargamento... La segunda fase fué reflotarlo, cosa que el comodoro realizó botando al agua la mitad de la carga. En seguida reparó sus averías y lo llevó a remolque hasta la base. ¡No sin razón decía Andresen que aquella era la ballena más voluminosa que había cazado jamás!

Desde entonces, el lugar donde fondeó el bu-

que rescatado se llama Caleta del Telefon.

Durante esta última estada en la isla, quiso Charcot recoger una impresión viva de las cacerías, y obtuvo que su equipo de cinematografistas se embarcara en el *Almirante Uribe*. El infatigable Andresen decidió acompañarlos; pero la nota culminante fué que María Betsie en persona vino con él, como para probar que era la digna compañera de ese héroe.

Después de navegar todo el día sobre un mar tormentoso, el *Uribe* retornó al anochecer con una ballena azul descomunal, cuya captura había dado lugar a una lucha de dos horas. Sus alternativas, captadas por las cámaras, eran la mejor descripción que Charcot podía llevarse de ese medio, y el mejor recuerdo de esos hombres sin miedo y de esa mujer admirable.

Al dejarlos para siempre—despedido, a la usanza antártica, con hurras y pitos—pagó sus finezas con igual moneda, pues ahora fué él quien llevaba la valija de Decepción para hacerla llegar hasta el correo de Punta Arenas. \* \* \*

La Sociedad Ballenera de Magallanes siguió trabajando con ahinco. A la adquisición del Telefon se agregó la compra de dos nuevos cazadores: el Almirante Señoret y el Almirante Goñi, en 1910; y la instalación de una fábrica en Bahía Aguila, Península de Brunswick.

Con todo, sus resultados no llegaron a ser beneficiosos. Hacia 1912 arrastraba una pérdida de 6,500 libras esterlinas, como consecuencia de la caída del precio del aceite. Poco después, un incendio misterioso destruyó la fábrica terrestre, ele-

vando las pérdidas generales a £ 12,000.

En 1913 obtuvo la primera utilidad anual; pero entonces las maquinaciones inglesas le asestaron el golpe de gracia. No contentas con la cobranza del impuesto en Decepción, las autoridades de las Malvinas decretaron que el Gobernador Bories era inadecuado como buque-fábrica, e hicieron impositivo que se le reemplazase por uno de mayor tonelaje y mejores maquinarias.

En la temporada 1913-14, la flota de ocho barcos no pudo hacerse a la mar y quedó en Punta

Arenas a la espera de alguna decisión.

De una parte, la Sociedad no estaba en condiciones de hacer frente a nuevos desembolsos; por otro lado, el Gobierno chileno no se resolvió a hacer respetar la soberanía nacional en las Shetland, y en una nota vergonzosa al Intendente de Magallanes, el M. de Relaciones reconoció implícitamente los derechos británicos.

Colocado entre dos fuegos, el Directorio acor-

dó la venta de los bienes de la empresa.

Precisamente cuando la cotización del aceite empezaba a subir y el último cargamento del *Bories* acababa de exportarse al más alto precio obtenido hasta entonces...

Así pasó a la historia la primera gran compañía ballenera organizada en el país.

Su breve existencia sirvió para medir en la práctica "los tradicionales lazos que atan a Inglaterra y Chile", "el sincero espíritu de colaboración que une a estas dos naciones amigas", "el inquebrantable propósito de respeto y ayuda mutuas", and so on ...

## LA CARRERA DEL SALITRE

Laeisz contra Bordes.—Los veleros "P" y la fragata gigante "Preussen".

La desmedida población de Europa y su escasez de materias primas, dieron origen a las carreras o líneas expresas, servidas por flotas de veleros de largo radio de acción. Ellas hicieron época en la historia de la navegación mercante, y ocupan un lugar en la tradición marina universal. Hubo la carrera del té a la China, la del trigo a Australia, la del café al Brasil, la del salitre al Perú y Chile; y cada una tuvo sus episodios memorables, con sus records y cintas azules, y la rivalidad espectacular de las empresas que se disputaban su supremacía. El vapor constituyó un progreso, pero barrió de los océanos su más bello ornamento y privó al espíritu de aventura de un incentivo que no podrá ser reemplazado.

Por muchos conceptos, fué la carrera del salitre la más característica. Sus buques no sólo tenían que salvar una enorme distancia-veinte mil millas de viaje redondo-sino que debían afrontar el paso más proceloso de todas las rutas: el del Cabo de Hornos. Los capitales en juego eran gigantescos, y la circunstancia de que en un solo puerto, y en un momento dado, haya habido sesenta naves cargando o esperando nitratocomo aconteció en Iquique-permite afirmar que ningún otro servicio transoceánico alcanzó sus proporciones. Tuvo también sus modalidades y prácticas propias, y hasta un ceremonial sui generis para celebrar el término del carguío y la salida a la mar de cada barco. Tuvo, por último, una especie de folklore original, y una jerga típica, e incluso una producción de barcarolas y poesías en que se exaltaba los encantos de la West Coast; todo un precioso material que yace olvidado y que espera a los artistas capaces de utilizarlo.

\* \* \*

Fué, podemos decir, una carrera con partida falsa. ¡El primer cargamento de caliche a granel enviado a Inglaterra, en 1820, no encuentra mercado y es botado al agua, en Liverpool, como un lastre inútil! . . . Sólo diez años después, cuando el industrial chileno Santiago de Zavala fleta para Francia el bergantín *Intrépido*, con salitre elaborado, éste logra tener aceptación.

Nadie hubiera previsto entonces la gloriosa popularidad que le estaba deparada, ni la rapidez con que iba a conquistarla. Bastará recordar que el barquichuelo precursor no tuvo ocasión de repetir su viaje, porque en lo sucesivo fueron los propios barcos europeos los que vinieron a buscar el nitrato. El Viejo Mundo, con sus tierras cansadas y sus reinos eternamente conflagrados, precisaba en cantidades cada vez mayores este elemento mágico, que igualmente sirve para multiplicar la vegetación o para producir explosivos mortíferos...

Tocó a franceses y alemanes distinguirse en la competencia a que dió lugar su transporte. Y a la sombra de sus banderas, hubo dos firmas, o mejor, dos hombres, que aventajaron a todos los otros y pugnaron entre sí con grandeza de magnates.

Fueron monsieur Antonin Dominique Bordes, de Burdeos, y herr Fritz Laeisz, de Hamburgo; cada uno tan fuerte como un Banco y que, de haberse unido, habrían formado el mayor trust

naviero de todos los tiempos.

Las prolijas averiguaciones de un autor inglés, Basil Lubbock, han hecho posible historiar los grandes momentos de esta contienda, que duró medio siglo y que ya en nuestros días va adquiriendo la pátina de lo clásico.

Fija Lubbock hacia 1868 la época en que el primero de los dos rivales, A. D. Bordes, entró en la carrera. Como referencia curiosa menciona la leyenda, nunca probada pero tampoco desmentida, de que el negocio pertenecía a los jesuítas y que monsieur Antonin no era más que su agente. Componían su flota, por entonces, unas quince barcas y fragatas de no más de ochocientas toneladas, generalmente de tres mástiles y con acomodaciones para pasajeros. (Era costumbre que los capitanes viajasen con sus esposas, y a veces, con sus familias). Cascos y palos estaban pintados de blanco—lo que fué su uniforme inconfundible mientras la línea de flotación y las bordas llevaban pintura negra. Sus nombres solían ser una

galante evocación de la geografía chilena y peruana: Bío-Bío, Aconcagua, Tarapacá, Almendral.

Gozaba la casa Bordes de una subvención estatal, consistente en un premio sobre el tonelaje transportado. Como consecuencia, sus barcos se empeñaban en conducir la mayor carga posible, y es fama que navegaban sumergidos hasta más arriba de la línea del Lloyd. No por esto dejaban de ser veloces. El velero hacía entonces desesperados esfuerzos para no dejarse desplazar por el vapor, y sus diseños se planeaban con miras al máximo andar. La nomenclatura náutica designó a la fragata perfeccionada con el nombre genérico de clipper, o tijera del mar, y ella le hizo honor con sus memorables registros. Un clipper inglés, el Sovereign of the Seas, llegó a hacer en 1855 una singladura de 424 millas (1), y su compatriota el Lightning cruzó el Atlántico a una velocidad media de 18,75 nudos.

Sin llegar a tanto, los buques de Bordes registraron marcas que les dieron renombre; tales fueron las de la *Carioca*, que fué de Tocopilla a St. Pierre en 63 días y de Cardiff a Coquimbo en 68, cosa que ningún buque de su porte hizo antes ni después.

<sup>(1)</sup> Singladura: la distancia que se navega en veinticuatro horas.

<sup>12-</sup>Mar del Sur

El gran armador de Burdeos competía él solo contra todos sus colegas y era el "as" indiscutido, cuando en 1874 surgió de improviso su émulo de Hamburgo.

\* \* \*

A decir verdad, herr Laeisz se inició con modestia. Creó su línea a base de una fragata, la Polynesia, y dos barcas, la Professor y la Henriette Vehn, las tres de mediano tonelaje. Con la excepción de este último, todos los buques de su propiedad tuvieron nombres con "P", y esta peculiaridad vino a ser el distintivo de su flota y acabó confiriéndole el apodo con que pasó a la historia: la "Línea P".

Como si quisiera contrastar con los barcos franceses, que parecían gaviotas, Laeisz pintó los suyos de negro, con la obra viva y la superestructura de blanco y los palos y vergas de amarillo; combinación típicamente alemana, que dió a la figura de los "P" un colorido afichesco.

Tuvo la suerte de entrar en escena cuando empezaba la época de oro del salitre, en los años en que acontecieron la explotación de las calicheras de Antofagasta, la anexión de ésta y de Tarapacá por los chilenos y el advenimiento del gran industrial Thomas North, que elevó la producción a una escala jamás soñada en otros tiempos. Siete puertos no daban abasto para almacenar los cargamentos, que era preciso depositar en pontones y faluchos a la espera de su embarque. La demanda, pues, de transporte era enorme, y la capacidad de las flotas resultaba insuficiente. Laeisz no perdió el tiempo y rápidamente comenzó a incrementar la suya. El fué quien lanzó a la mar los clippers de mil a dos mil toneladas, expresamente construídos por los astilleros de Blohm & Voss, de Hamburgo, y J. C. Tecklenborg, de Geestemunde. Uno tras otro, los "P" iban saliendo como de una incubadora: Plus, Potrimpos, Prompt, Pamelia, Pestalozzi, Paposo, Palmyra, Pirat, Parchim, Pampa ...

Ya en 1890 poseía diecisiete fragatas en servicio y la bandera de su casa habíase hecho popular. Descansaba su prosperidad en la alta tradición naval de sus compatriotas; porque alemanes han sido los mejores constructores de veleros, y alemanes los mejores navegantes a la vela. Cada navío "P" era un modelo y cada capitán "P" una

eminencia.

\* \* \*

Característica de la carrera, en aquellos días, era que no había bastante carga que traer a Chile, por lo que debían los barcos completarla con lastre de tierra.

Esta tierra—francesa, alemana, inglesa, italiana—no se perdió. En las áridas poblaciones nortinas, donde nada florecía, se la aprovechó como un presente inapreciable, que traía en sí los gérmenes de la fertilidad y de la sombra. Jardines y huertos crecieron donde sólo se conocían las flores artificiales; y hermosos oasis de verdura, como los paseos de Iquique y la gran Avenida Brasil de Antofagasta, fueron surgiendo a la manera de un prodigio.

Aderezos, por otra parte, que realzaron un esplendor hasta entonces desconocido. Porque el tráfico salitrero convirtió las caletas en puertos mayores y los villorrios en ciudades. Hombres de todas las razas venían con su sed de placeres a imprimirles el sello cosmopolita. Iquique era una pequeña Marsella pecaminosa: consumía ella sola más licor fino que el Perú y Bolivia juntos. En sus cabarets o fandango houses (como les llama-

ban los ingleses), el dinero y el champaña corrían a destajo, y se dice que los balazos llevaban el compás de la música. El aguardiente se vendía en tripas de vacuno, para que los marineros pudiesen introducirlo a bordo burlando la vigilancia, enrollado al cuerpo debajo de la ropa o colgando por dentro del pantalón. En medio del libertinaje prosperaban los negocios turbios, en los que ciertos desalmados hacían su agosto. Los más temibles eran los tiburones o agentes de marinería, que explotaban a los desertores, y cuyo método, llamado Shangay, consistía en embriagarlos en los fandangos, adonde los llevaban con hábiles artimañas, para después embarcarlos en estado de inconsciencia y descontando su comisión y los gastos de la farra de los sueldos de las víctimas. Todo esto con la aquiescencia de los armadores y la tolerancia de la policía.

Pero el "color local" no estaba solamente en tierra. Existía entre los marinos una especie de hermandad con su etiqueta inamovible. Durante la estancia en el puerto menudeaban las visitas de uno a otro buque, y si un capitán afortunado había hecho su viaje en tiempo record, era de rigor ir en pleno a festejarlo. Con igual camaradería se prestaban sus hombres para ayudar en la faena de la carga. Esta ayuda se concretaba especialmente a prevenir los incendios-el gran peligro en los navíos salitreros—y consistía en colocar alrededor de las escotillas unos barriles con agua salitrosa, que es el único extinguidor eficaz contra el nitrato en llamas. Al completarse el embarque empezaba el ceremonial con que se celebraba el fin de la tarea. Cuando el último saco era recogido por la pluma, el grumete más joven se hacía izar junto con él, llevando en la mano la bandera de su país. Tremolándola en el aire, gritaba pidiendo tres ¡hurras! por la dotación de su buque y luego por las de todos los que había a su alrededor. La pluma lo arriaba y volvía a izarlo por tres veces, para hacerlo visible y dar a todos la ocasión de contestarle. Saludado por un griterío general, el grumete desaparecía finalmente, con el saco y la bandera, por el hueco de la escotilla

A tal aparato seguía la impresionante función de despedida. A las 8 de la noche, el homeward bounder (la nave que vuelve a la patria), echaba a repicar su campana en jubilosa señal de adiós. Inmediatamente era respondida por las de toda la flota surta, promoviéndose un concierto que llenaba el ámbito y que la obscuridad hacía doble-

mente fantástico. Solía prolongarse hasta por diez y quince minutos, y sus ecos rebotaban en los cerros costeros para hacerse audibles a varias millas mar adentro... Entretanto, tenía lugar en la cámara del capitán un rendez vous con sus colegas, que iban a brindar por una travesía feliz. Reunión a la que asistían sus esposas, ataviadas con vestidos de noche. Era entonces cuando el festejado mandaba izar a lo alto del palo de proa una armazón con faroles azules, que representaba alguna constelación—la Cruz del Sur o los Centauros—la que permanecía en exhibición mientras duraba el repique de las campanas.

A las 10, el buque se hacía a la mar con la primera brisa nocturna. Podía ser que al alejarse disparase como rúbrica un cohete o una candela romana; pero lo riguroso era que la dotación, desde sus puestos de maniobra, cantase a voz en cuello la alegre barcarola del *Homeward Bound*:

O fare you well, I wish you well!

Good-bye, fare you well; good-bye, fare you well!

O, fare you well, my bonny young girls!

Hoorah, my boys, we are homeward bound...!

\* \* \*

La aparición de su competidor alemán no intimidó a la casa Bordes. Tampoco la afectó la muerte de su jefe, acaecida en 1883. Sus tres hijos lo sucedieron con triplicada energía. A cada nuevo buque que botaba Laeisz, contestaban con otro, para no cederle un palmo de ventaja. Y aumentaban también sus tonelajes: con la Chili, la Valparaíso y la Agustín Edwards, que sobrepasaban las mil toneladas, pusiéronse a tono con los caballos del otro corral.

De esta manera los Bordes llegaron al año 90 con treinta y una unidades—el doble del número con que empezaran—y manteniendo siempre el puesto de honor. Sus cargamentos se concentraban en enormes bodegas especiales en los muelles de Dunkerke, Nantes, La Rochelle y Burdeos, para ser distribuídos por toda Europa.

A su iniciativa se debió también la primera experiencia con *clippers* de gran tamaño, capaces de doble o triple carga que los que había en uso. Ello aconteció cuando agregaron a su línea el cinco palos *France*, de 6,200 toneladas, 46,000 pies cuadrados de velamen y maniobra accionada por

winches a vapor. Experiencia de resultado inmejorable, porque, contra todas las previsiones, el gigante aventajó en velocidad a los buques menores, estableciendo en sus viajes de estreno las marcas de setenta y cinco días entre Dunkerke e Iquique y sesenta y tres entre Prawle Point y Valparaíso...

No pudo el France, sin embargo, reinar por mucho tiempo, porque el fiero Laeisz no tardó en salirle al paso. En 1895, Tecklenborg le entregaba el Potosí, un tijera capaz de 6,100 toneladas, totalmente construído de acero, incluso los mástiles, el mayor de los cuales medía sesenta metros. Su capitán, el viejo lobo Karl Hilgendorf, había anunciado que dejaría al francés en la sombra, y lo cumplió en el primero de sus viajes. Navegó de Hamburgo a Iquique en setenta y tres días, haciendo singladuras de 360 millas y corriendo en ocasiones a diecisiete nudos. ¡A tal andar, no había vapor que pudiera alcanzarlo! Y tanta era su reciedumbre, que dobló el Cabo con todo el trapo al viento, en medio de un temporal, sin sufrir una sola avería.

Probó después que aquello no había sido una casualidad. En 1898 demoró sesenta y dos días entre la isla Wight (Inglaterra) y Valparaíso; en 1903 fué de Iquique a Prawle Point en cincuenta y siete; en 1908, de Tocopilla al cabo Lizard en cincuenta y seis. Todos éstos fueron records, y quedaron imbatidos para siempre.

\* \* \*

Con todo, también el *Potosí* vino a ser eclipsado, pues que Laeisz, no contento con poseer el clipper más veloz, quiso tener en seguida el más grande de todos ellos.

Este fué el *Preussen* ("Prusiano"), obra también en Tecklenborg y botado en 1902 a un costo de 75,000 libras esterlinas.

El hecho solo de que su nombre le fuera impuesto por el Kaiser, demuestra que era algo extraordinario y que Alemania veía en él a un exponente de su ingeniería naval. A la ceremonia del bautizo, en el Weser, acudió una muchedumbre. Con su desplazamiento de 11,150 toneladas, era el buque de vela de mayores dimensiones que jamás se hubiera visto a flote. Sus bodegas podían contener 8,000 toneladas de salitre (62,000 sacos), lo suficiente para fertilizar cuarenta mil hectáreas de terreno o para proveer de pólvora a un ejército. Como el *Potosí*, era todo construído de

acero; y ha sido la única fragata de cinco mástiles que tuvo aparejo de cruz en todos ellos. Medía 133,5 metros de eslora y 16,4 de manga. Cargaba cuarenta y ocho velas, con una superficie de 59,000 pies cuadrados, y su palo mayor se elevaba a sesenta y ocho metros. Utilizaba trece kilómetros de cable metálico y diecisiete de cabullería. Tanto los cabrestantes como las cabrias y bombas, se manejaban con winches a motor, y fué quizá el primer buque de su clase dotado de telegrafía sin hilos.

Al mando del capitán B. R. Petersen y con tripulación de cuarenta y ocho hombres, hizo su viaje inaugural partiendo desde Start Point cargado de carbón y maquinarias. Todos los náuticos del mundo estaban pendientes del estreno. A su arribo a Iquique fué visitado por una romería de curiosos, y al saberse que venía con sólo sesenta y cinco días, quedó conceptuado como un dig-

no rival del Potosi.

En su segundo viaje quebró el record de Ushant a la línea ecuatorial con 13 días y 8 horas; y en el tercero alcanzó una singladura de 368 millas y registró un andar de 17 nudos. No es por ello sorprendente que después haya ido de Hamburgo a Tocopilla en 65 días, de Hamburgo a Iquique en 67, y de Tocopilla al Lizard en 62.

Hubo en su hoja un curioso paréntesis: una travesía de Nueva York a Yokohama, en 1908, transportando un cargamento de petróleo de la Standard Oil para el gobierno japonés. Viaje realizado en ciento doce días, por la ruta de circunnavegación del continente africano.

En 1910, el *Preussen* tenía ya cumplidos trece viajes redondos entre Alemania y Chile. Todos ellos directos, excepto uno (1907), en que por la única vez se dejó ver en Valparaíso. Su soberbia silueta habíase hecho clásica, y sus oleografías eran el adorno obligado en las tabernas y clubes marinos hamburgueses...

Pero también él tenía su suerte escrita, y ésta era que un repentino desastre debía poner fin a su existencia.

Navegando a lo largo del Canal de la Mancha, en noche cerrada, tuvo una colisión con un vapor cuyas luces no vió, y de resultas de la cual quedó gravemente averiado. Haciendo agua y con los palos de proa colgando, buscó el puerto de Dover; pero un violento temporal lo sorprendió en sus cercanías y lo arrastró hasta hacerlo encallar. Durante tres días, una flotilla de remolca-

dores trabajó en vano por salvarlo. Sólo pudo rescatarse la carga, y más tarde la arboladura y el aparejo. Trabajo de varios años, que finalmente interrumpió el estallido de la Guerra Mundial de 1914.

\* \* \*

Precisamente por esas fechas la carrera alcanzaba su culminación. No obstante haber perdido o vendido alguno de sus buques, la casa Laeisz aún tenía veinte en servicio; mientras los Bordes—a la sazón la firma armadora más fuerte del mundo—operaban con cuarenta y seis. Si se agrega a éstos los veleros y vapores de las compañías inglesas, noruegas, italianas, chilenas y norteamericanas que competían en menor escala, se tendrá una idea de lo que había llegado a ser la carrera del salitre...

Cuatro años de guerra bastaron para arruinarla. Los submarinos y las minas alemanas dieron cuenta de casi una mitad de la flota de Bordes, en tanto que toda la de Laeisz fué capturada o internada en puertos neutrales, para ser después entregada a los países vencedores. Quiso el azar que el más famoso de sus exponentes, el *Potosí*, quedase en Valparaíso y llegase a inscribirse en su matrícula. Adjudicado a los franceses, no hubo allí interés por adquirirlo, y esto permitió a una firma local comprarlo en una bagatela. Al enarbolar su bandera, diósele el nombre de *Flora*, y fué destinado nuevamente al transporte de nitrato.

Con la excepción de éste, sin embargo, Laeisz recuperó uno a uno todos sus "P", y ya en 1922 los tenía otra vez navegando. Otros dos mandados construir (uno de ellos, el *Priwall*), se agregaron a la flota.

Su ex *Potosi* no fué feliz en manos chilenas. Después de hacer en ciento diez días el viaje inaugural Iquique-Hamburgo—lo que habría estado bien para un galeón de la Colonia—se incendió al regreso y fué abandonado en el Atlántico Sur, y finalmente hundido a cañonazos por un crucero argentino.

Este inglorioso episodio parece haber simbolizado el ocaso de los *clippers* salitreros. Ni Laeisz ni los Bordes volvieron a adquirir otros, y a medida que se iban inutilizando se les reemplazaba por vapores que traficaban por la vía de Panamá. Cuando, en 1927, la barca inglesa William Mitchell celebró en Iquique el ceremonial de la partida, los prosaicos steamers no contestaron su repique ni sus ¡hurras!, y el velero solitario se hizo a la mar con la tristeza de un sobreviviente.

## LOS ULTIMOS ALACALUFES

Los buques procedentes del Extremo Sur se detienen a pernoctar en Puerto Edén, caleta situada al extremo noreste de la isla Wéllington, a mitad de camino entre Punta Arenas y Puerto Montt. El lugar es de un paisaje que haría honor a su nombre si no fuese por los aguaceros y ventarrones que lo azotan durante los doce meses del calendario. Años atrás sirvió de estación de amarizaje para los hidroaviones del servicio a Magallanes; hoy sólo subsiste como observatorio meteorológico y reducto alacaluf. El espacioso edificio oficial y las rucas de los indios aparecen al fondo de la ensenada y distraen el ojo del viajero, que trae cuatro días de navegación sin ver una vivienda humana.

La recepción es cordial, porque la recalada de forasteros también constituye un suceso para los

<sup>13-</sup>Mar del Sur

que allí están semanas sin mirar otras caras que las suyas. Hacia 1947 servía la estación el sargento Carlos Gaymer, un hombre de espíritu filantrópico que se había constituído en el padre y protector de los indios. Su figura habíase hecho familiar entre navegantes y pasajeros. No bien caía el ancla del barco, aparecía su alta y plácida persona, con la larga barba al viento, de pie a la popa de su chalupa. Sus bogas eran cinco indiecitos uniformados con sweaters blancos y coscachos de aviadores, que manejaban los remos con la disciplina de un equipo de regata. Alrededor suyo pululaban las canoas autóctonas, miserables cáscaras construídas de troncos huecos y pieles de lobos y tan estrechas y deformes que es difícil concebir cómo flotan. Se movilizan en ellas familias enteras, que atracan a la escala de los vapores para ofrecer los productos de su industria-cholgas, cestas y pieles-en trueque de tabaco, comistrajos o ropas viejas. Mujeres y niños ayudan a los hombres en la maniobra marinera, y no es raro ver a criaturas hasta de cinco años manejando el remo que hace las veces de timón.

El encuentro con los alacalufes produce la sensación de darle la mano a la prehistoria. Su radicación allí, dicen los sabios, debió tener lugar hace la friolera de dos mil quinientos años. En un tiempo feliz, todas estas tierras y mares les pertenecían, y podían pasearse o establecerse entre Huafo y el Cabo de Hornos sin ser molestados por nadie. Oliver Schneider sostenía que habían venido del Asia, por el estrecho de Behring, y que bajaron en lentas migraciones, terrestres o marítimas, hasta lo que fué su patria definitiva. Paul Rivet y Méndez Correa creen que salieron de Australia y pasaron a la América bordeando la Antártida...

De estos chilenos anteriores a Jesucristo apenas quedan ya unos ciento veinte ejemplares, degenerados por la tuberculosis y la sífilis y condenados a extinción inevitable. Nada hicieron nuestros gobiernos por auxiliarlos o utilizarlos, como nada hicieron en ayuda de los onas y yaganes, sus hermanos fueguinos. (El país que ha tenido a los aborígenes más interesantes de la América, dentro de poco sólo podrá mencionarlos como un recuerdo).

Estos que salen al paso de los barcos son la viviente acusación de una desidia que la historia no pasará por alto. Miden, los más grandes, un metro cincuenta centímetros, cuando el padre Agostini ha demostrado que los antiguos casi alcanza-

ban a un metro noventa. En sus rostros se observan los estragos de las enfermedades: dentaduras hechas pedazos, la piel purulenta, los ojos secos . . . Su fealdad no se olvida: algunos parecen demonios o máscaras grotescas. Mirándoles se comprende por qué Darwin llegó casi a negarles la condición humana . . . Y téngase en cuenta que éstos son la élite de su raza, puesto que viven al amparo de quien les ha dado hogar, ayuda económica y asistencia médica. Puede juzgarse el grado de abyección de los otros, de los que siguen haciendo su vida errante por la soledad de los canales.

Cuando Gaymer, el benefactor, subía a bordo, los pasajeros oían de sus labios la sencilla narración de su obra; y comprendían cuán fácil habría podido ser la salvación de millares de esos seres si un hombre como él hubiese aparecido cien años antes.

—Cuando llegué aquí—decía—los indios todavía andaban desnudos; estaban todos enfermos y eran fríamente explotados por los loberos chilotes y magallánicos, que les compraban sus pieles a precios viles o se las quitaban lisa y llanamente por la fuerza. Aunque me dí cuenta de que llegaba tarde, resolví hacer por ellos cuanto fuese posible. Hoy tengo a la mitad viviendo a mi alrededor. Mediante el procedimiento de administrar sus ventas, he logrado defenderlos de la piratería y multiplicar sus ingresos. Estos dineros están depositados en un Banco de Punta Arenas, bajo la fiscalización de la Jefatura de la Fuerza Aérea. Con las ganancias comunes y los socorros de ropa, víveres y medicinas que obtengo en la capital, se ha podido ir mejorando su régimen de vida. Hasta he conseguido traer un practicante... Quizá algunos puedan salvarse.

Los más aptos estaban empleados en la estación. Dos hijos adoptivos, una niña de nueve años y un niño de dos, vivían con los Gaymer en la casa del establecimiento. Un mocetón de diecinueve, Lautaro Wellington Aguirre Cerda, había sido enviado a Santiago a estudiar en la Escuela de Mecánicos de la Aviación. Su inteligencia no era excepcional entre los jóvenes de su raza, que aprenden rápidamente a leer y escribir y llegan sin esfuerzo a dominar la electricidad y la mecánica.

Pero el Quijote de Puerto Edén no podía realizar más que una mínima parte de su sueño. La mayoría de sus protegidos vivían en las rucas más antihigiénicas y más asquerosas que es dable imaginar. Tienen por piso la tierra desnuda, conver-

tida en lodazal por el agua de las lluvias, que se escurre en torrentes desde la montaña inmediata. Están hechas de ramas y palos viejos, sobre cuya armazón, a guisa de techumbre, se han extendido cueros de lobo y de cordero y pedazos de frazadas, de abrigos y de desechos de ropa, en el vano intento de impedir a la intemperie colarse al interior. Sus moradores duermen en el suelo, en jergones de paja, donde las ratas y los piojos sólo deben ceder en número a los bacilos de Koch. La sola defensa contra el frío-que allí, aun en el verano, penetra hasta los huesos-consiste en la fogata, alimentada día y noche con basuras y leña verde, y cuya humareda hace el ambiente irrespirable. En tales pocilgas las familias viven con sus animales domésticos, famélicos como sus amos y seguramente contagiados de su tuberculosis endémica. El más robusto organismo no resistiría una corta permanencia dentro de esas incubadoras de la muerte; y causa horror pensar en el destino de los inocentes a quienes tocará nacer en ellas. El cuadro es demasiado fuerte para el viajero desprevenido, que se aleja, o mejor, huye, ante la visión de una madre de quince años que lanza sobre su hijo los microbios de su tos desgarradora, o de una anciana que camina descalza por

el barro helado, mascullando palabras que más bien parecen silbidos...

Unos pocos, los menos, tenían la suerte de vivir en la casa y en los anexos del observatorio. Allí los forasteros encontraban el reverso de la medalla. Anita, la hija adoptiva, era como una flor de milagro, con su salud intacta y su belleza asiática. Sin saberlo ella misma, era también un reproche vivo, que inducía a pensar: "Así eran los suyos, y así podrían ser ahora si no se les hubiera abandonado".

La señora Gaymer secundaba a su marido en la tarea superior en que estaba empeñado. En los años que llevaba viviendo en el lugar, había adquirido un conocimiento profundo de la idiosincrasia y el idioma de los aborígenes. Para recoger información de su vida y costumbres, no había sino que escucharla.

—Las indiecitas—decía cada vez que ahí llegaban los pasajeros—se casan mucho antes de ser esartap (mujeres); una lo hizo a los seis años. El ahueskar (hombre) lo hace entre los diecisiete y los veinte. Hay más hembras que varones. Como ocurre en la mayoría de los pueblos primitivos, el sexo fuerte obliga a trabajar al débil. En sus relaciones matrimoniales, sin embargo, hay

un dominio de las mujeres, que son extremadamente celosas y no perdonan la infidelidad de los maridos. Estos, en cambio, generalmente se resignan a su suerte cuando son burlados por sus cónyuges. Un caso característico es el de Gregorio Alessandri Palma Edén, mocetón cuya esposa huyó con un pescador, y a los cuales perdonó cuando volvieron y les sirve ahora como tripulante en sus incursiones de pesca... A pesar de su completa degeneración, todavía se da en algunos la resistencia física que les hizo famosos. En pleno invierno se bañan en el mar, sin hacer caso de la escarcha o los trozos de hielo. Por mis ojos he visto a una madre dar a luz, y quince minutos después echarse su hijo a la espalda y salir a sus quehaceres bajo la aperc (lluvia) ... De igual manera conservan sus grandes aptitudes de navegantes. Un tiempo atrás, una familia salió en su mísera ayef (canoa), hecha de un tronco de arkahar (árbol), para ir a visitar a un pariente que estaba hospitalizado en Punta Arenas. Les dimos con pena el akutarech (adiós), en la convicción de que no llegarían a su destino. Tenían que recorrer, ida y vuelta, setecientas millas a remo, sin defensa contra los temporales y sin más provisiones que

un poco de caseuzka (pan) y chafalai (agua), si no eran socorridos desde algún yamasé (buque)... Pero llegaron a Punta Arenas, y luego volvieron a Puerto Edén, sin el menor contratiempo y sin concederle a la aventura ninguna importancia.



### **BIBLIOGRAFIA**

ACUÑA, CARLOS: Nacimiento de Nueva Bilbao.

BOUGAINVILLE, L. A.: Viaje alrededor del Mundo. BRAUN, MAURICIO: Carta con datos biográficos sobre el capitán Adolfo Andresen.

BUCK, PETER: Vikings of the Sunrise.

BULNES, GONZALO: La Guerra del Pacífico.

BUNSTER, ENRIQUE: Bombardeo de Valparaíso.

Corresponsal en la Antártida.

COOK, JAMES: Round the World.

CAMPOS, FRANCISCO: Carta con datos y documentos sobre la Sociedad Ballenera de Magallanes.

CORDOVEZ, ENRIQUE: La Antártida Sudamericana.

CHARCOT, JEAN: Le "Pourquoi-Pas?" dans l'Antarctique.

CHAUVET, STEPHEN: La Isla de Pascua y sus Misterios.

COLLINGWOOD, HENRY: Under the Chilean Flag.

DARWIN, CHARLES: La vuelta al mundo de un Naturalista. DELANO, AMASA: Narrative of Voyages and Travels. DUMONT D'URVILLE, J. S. C.: Voyage de la corvette "L'Astrolabe".

DU PETIT THOUARS, ABEL: Voyage autour du monde.

EDWARDS, ALBERTO: Páginas Históricas. ENCINA, FRANCISCO: Portales. ENGLERT, SEBASTIAN: Diccionario rapanui-español. EVANS, OSWALD HARDEY: Artículos.

FINLAY, JOHN: South Pacific Directory. FURNAS, J. C.: Anatomy of Paradise.

GAUGUIN, PAUL: Noa Noa. GUERRERO, LEONCIO: Faluchos.

HAIGH, SAMUEL: Travels. HARDY, A. C.: The Wonderful Story of the Sea. HARRIS, FRANK: Mi Vida y mis Amores. HERNANDEZ, ROBERTO: El Salitre.

IBARRA, DAVID: El Cocotero.

KNUTSEN, AUGUSTO: Artículos.

LAMBERT, S. M.: A Yankee Doctor in Paradise. LATORRE, MARIANO: Chilenos del Mar. LILLO, BALDOMERO: Sub-Sole. LOTI, PIERRE: La Isla de la Pascua. El Casamiento de Loti. LUBBOCK, BASIL: The Nitrate Clippers.

MARTIN Y MANERO, VICENTE: Historia Eclesiástica de Valparaíso. MELVILLE, HERMAN: Typee. Moby Dick.

METRAUX, ALFRED: La Isla de Pascua.

NORDHOFF Y HALL: Rebelión en el "Bounty". Hombres contra el Mar. La Isla de Pitcairn. NORDMANN, P. I.: Tahiti.

O'HIGGINS, BERNARDO: Epistolario.
OSBORN, FAIRFIELD: The Pacific World.
OTERO ESPASANDIN, J.: La Antártida como realidad y como mito.

PINOCHET, OSCAR: La Antártida Chilena. PLIVIER, THEODOR: Doce Hombres y un Capitán. PORTALES, DIEGO: Epistolario.

REAL, CRISTOBAL: El Corsario Drake y el Imperio Español. RIESENBERG, FELIX: Cape Horn.

The Pacific Ocean.

RIVET, PAUL: Los Orígenes del Hombre Americano. ROSALES, DIEGO DE: Historia General del Reino de Chile.

SEPULVEDA, TOMAS: Carta sobre los viajes de la "Baquedano" a la Oceanía.

SIMS MALKUS, ALIDA: Hacia el Este fluye la Corriente.

STEFANSSON, W.: Explorations and Adventures.

STEVENSON, R. L.: In the South Seas.

SOCIEDAD BALLENERA DE MAGALLANES: Memoria de 1913-1914.

SUBERCASEAUX, BENJAMIN: Tierra de Océano.

T'SERSTEVENS, A.: Tahiti et sa Couronne.

URIBE, LUIS: Historia de la Marina Mercante de Chile. Las Campañas Navales en la Guerra del Pacífico.

VAN LOON, HENDRIK: Historia del Pacífico. Historia de la Navegación. VICUÑA MACKENNA, BENJAMIN: Don Diego Portales. Narraciones Históricas. Historia Verdadera de la Isla de Juan Fernández.

VIDAL GORMAZ, FRANCISCO: Naufragios en las Costas de Chile.

VIVES SOLAR, IGNACIO: Rapa-Nui (Cuentos pascuenses).

WEGENER, PAUL: La Traslación de los Continentes. WEGMANN, OSVALDO: Carta con datos biográficos sobre el capitán Andresen y María Betsie Rasmussen.

ZARAGOZA, JUSTO: Historia del Descubrimiento de las Regiones Australes.
ZWEIG, STEFAN: Magallanes.

#### EL ARCHIPIELAGO TUAMOTU

Se encuentra este archipiélago entre Tahiti y Rapa-Nui, desde los 14º a los 24º de Lat. Sur, y desde los 127º a los 150º de Long. Oeste. Se compone de las siguientes islas:

	Km.2	Km. <sup>2</sup>
Ohaé	20	Tauere
Manihi	30	Angatau 5
Takapoto	15	Fakaine 15
Takaroa	15	Amanu 10
Tikei	2	Hao 30
Tepoto	2	Nengo-Nengo 5
Napuka	4	Manuhangi 1
Puka-Puka	4	Paraoa 2
Matahiva	20	Ahounni 6
Tikahau	35	Pukararo 2
Rangiroa	60	Pukarunga 2
Makatea	10	Pinaki 2
Arutua	16	Nukutavake 5
Apataki	40	Vahitaki 3
	15	Aki-Aki 1
	15	Tatakoto
	15	Reao 20
	15	Natupe (C. Tonnerre) . 40
Kauhi	30	Hereheretue 5
	25	Anou Anuraro 3
Aratika	,3	Anua Amurunga 2
	20	
Raraka	12	Nokutipipi
Faaite	20	Vana-Vana 2
Anaa	4	Tana Tana
Tahanea	15	Tureia
Katiu	2	Multitua
Tuanake	2	1 angataura
Hiti	2	Morane
Tepoto (nombre repetido)	5	Tellarato
Motutunga	40	Vallatiga .
Makemo		1 Craitanga
Taenga	15	Maturcivatao
Raroia	20	Maria (nombre repet.) 25
Tekume	12	Transacca (months)
Nihiru	4	Mangareta
Reka-Reka	4	Timoc
Marutea	20	10
Haraiki	1	1 Ittalian
Reitoru	1	Ocno
Ravahere	4	Tichacron
Marokau	5	Ducie
Hikueru	4	(Las cuatro últimas bajo sobe-
Tekokota	1	ranía inglesa).
The party of the second of the	1 044	77 - 2 1C-:-

En total, son 84 islas con 1,044 Km.2 de superficie.

# INDICE

	Págs.
Rumbo a la isla perdida	7
Misterios de los mares chilenos	
Descubrimiento de Rapa-Nui	
Descubrimiento de la Antártida	49
La tragedia del capitán Paddock	61
Sorpresa en el Callao	. 73
Introducción a la Oceanía	85
La Polinesia y Chile	
Valparaíso, cuartel general de la Polinesia	
En la estela de los faluchos	133
La proeza de Punta Angamos	141
Batteneros en la Antártida	157
La carrera del salitre	173
Los ultimos alacalufes	193
Bibliografia	
El archipiélago Tuamotú	

#### EL AUTOR ANTE LA CRITICA

— «Hombre de selección y silencioso retiro. Bunster realiza poco a poco una labor fecunda y clara, recogiendo para nosotros todos aquellos episodios que llevan en sí un modelo o una enseñanza. Detalles perdidos de nuestra historia nos son devueltos en las páginas de sus obras con un colorido y una amenidad incomparables. —Mario Espinoza; «El Llanquihue», Puerto Montt.

— «Merecen destacarse el general Ramón Cañas Montalva, Enrique Bunster y Benjamín Subercaseaux entre los que han escrito y hablado incansablemente por una política de penetración chilena en el Pacífico... Hasta ahora no han sido oídos; pero ninguna gran empresa se hace de la noche a la mañana, y esta de reconstituir nuestro imperio flotante en el océano que nos pertenece, es la más grande misión que podemos acometer. — Tomás Sepúlveda; «La Unión», Valpuraíso.

— «Enrique Bunster se revela como un hombre de imaginación rica y exterioriza la fibra de un temperamento nuevo, atrevido en la técnica y sabio en los recursos»,—Ricardo Latcham; «La Nación», Santiago.

— Más que literato profesional, Bunste: parece un hombre de acción deseoso de referir acontecimientos que ha presenciado u oído y que no busca bellezas o elegancias de lenguaje, sino cierta claridad rápida, terminante, directa. Se le siente el pulso firme y se nota con placer que dispone de mayor número de anécdotas del que le permitiría contar el espacio a que voluntariamente se redujo. — Alone; prólogo de «Lord Cochrane».

PRINTED IN CHILE

FABRICACION CHILENA