

El autor de este artículo, Salvador Reyes, es Premio Nacional de Literatura, 1968, novelista, delicado poeta y ex diplomático se ha destacado por su singular dedicación a los temas marinos. Viajero infatigable ha recorrido los diversos mares incluso nuestra Antártida y su vida es rica en experiencias náuticas. La Revista de Marina se honra con la presente colaboración que nos ha enviado para este número especial.

VALPARAISO

Y LA

ISLA DE

PITCAIRN

Per

Salvador REYES

La construcción ya comenzada de gigantes del mar, especialmente petroleros, para cuyo tonelaje el Canal de Panamá (y cualquier otro artificial) será insuficiente, hará que nuestro Valparaíso recupere su actividad de otro tiempo y su estrecho contacto con todos los puertos del mundo, ya que el Paso de Drake volverá a ser lo que fue en la época de la navegación a la vela, es decir la vía de comunicación más corta entre el Pacífico y el Atlántico. Este hecho coincidirá con la industrialización del Asia, de la cual Japón y China son ya espectaculares ejemplos. El Pacífico entrará así a su nueva etapa histórica, cuyas proyecciones no podemos imaginar por el momento. Valparaíso volverá de esta manera, a encontrarse en uno de los centros más concurridos del comercio marítimo mundial y recuperará su rango de gran escala. Esta es una de las principales razones por la cual los chilenos debemos defender con encarnizamiento nuestra soberanía en la zona austral, en el Paso de Drake y en la Antártida, regiones en que, sin lugar a dudas, está escrito el porvenir. Es imposible tergiversar los hechos ni desconocer la realidad para justificar actitudes de dimisión ante los imperativos de un mundo nuevo. Debemos jugar el papel que el destino nos impone, y para eso no se trata de entrar en competencias de expansión territorial, sino de defender lo que nos pertenece por bien conocidas razones. Nos impusimos —como sabemos— el papel del

país con costas hacia un sólo océano, el Pacífico. Cumplamos pues ese papel con dignidad y ambición de progreso, dentro de los límites geográficos propios, sin dar ni quitar nada a los demás. La zona austral forma un todo con la Antártida chilena y tan indispensable nos es para nuestra supervivencia de nación mantener soberanía sobre el Estrecho de Magallanes, Canal Beagle, Paso de Drake y otras vías marítimas integrantes de nuestro territorio, como resulta mantenerla en la bahía de Coquimbo o en las riberas del Bío-Bío.

Si por largos años persistimos en una voluntaria ceguera ante el destino marítimo de nuestro país, ya sabemos de la realidad geográfica lo suficiente para poder vislumbrar el futuro y defender el puesto que esa realidad geográfica nos impone. Valparaíso está en vísperas de recuperar su categoría de gran escala, cuyo nombre musical engarza maravillosamente en el romanticismo marítimo de tradicionales canciones. ¡Con cuanta emoción no oímos aquellas que, a bordo de los cap-horniers, ritmaban la faena de virar el cabrestante!

Il y a trois filles de beaux brins de peau.
 Hardi, les gars, viron tout haut!
 Il y a trois filles de beaux brins de peau,
 L'une á Paris, l'autre á Bordeaux.
 La troisieme á Valparaiso.
 Hardi, mes fils, vire au guindeau.
 La troisieme á Valparaiso,
 Peut être aussi rue du Rouleau.

Aquel era el Valparaíso de las canciones, de la leyenda salobre y de la prosperidad con que el mar recompensa siempre a los hombres que saben comprenderlo.

Los antiguos contactos de Valparaíso con Oceanía son conocidos y no vamos a insistir en ellos. Es indiscutible que con su inmensa costa y el carácter aventurero de sus hijos, Chile pudo jugar un papel de primer plano en ese continente, pero circunstancias históricas se opusieron a ello, circunstancias en gran parte acarreadas por el espíritu lugareño y el alejamiento del mar que ha caracterizado a la mayoría de nuestros políticos.

Valparaíso tuvo constantes y activas relaciones con Tahiti, como lo han destacado prestigiosos escritores. Nuestro propósito es únicamente referirnos a los contactos que el puerto tuvo con una isla lejana y pequeña, de la cual muy poco sabría el mundo sino hubiera mediado la tragedia de la cual provino su colonización. El motín de la "Bounty" es uno de los episodios marítimos que más ha apasionado a todos los públicos, aún a los de tierra adentro, y que no sólo ha aguijoneado la curiosidad de los investigadores, sino que, a través de los años, ha venido inspirando a poetas (nada menos que a Byron), novelistas y cineastas. Como la balsa de la "Meduse", como el misterio de la "María Celeste", como el naufragio de Alexander Selkirk, el motín de la "Bounty" se ha popularizado entre personas de toda clase que, además, se han convertido en apasionados partidarios o enemigos de tal o cual de los protagonistas de la aventura.

Por verídicos que sean los documentos que los investigadores nos ofrezcan para darnos a conocer la auténtica fisonomía de William Bligh, Comandante de la "Bounty", los de mi generación no lograremos ver ese rostro sino con los rasgos de Charles Laughton, el admirable intérprete del personaje en el film

"Motín a bordo", dirigido por Frank Lloyd. El talento del célebre comediante dio tal realidad psicológica a la figura de Bligh, que resulta imposible concebirla de otra manera que con los rasgos pesados de Laughton y los "tics" reveladores de su carácter duro y desconfiado hasta la morbosidad.

Parece, en efecto, que la desconfianza y la susceptibilidad fueron dos de las principales características del Capitán Bligh, quien, por otra parte, era hombre de valor a toda prueba y gran marino, como lo demostró en su increíble hazaña de navegar 3.618 millas en una chalupa a remos de 7,20 m. de eslora, 2,10 m. de manga y 0,80 de puntal, tripulada por dieciocho hombres, más el Comandante. Los amotinados de la "Bounty" los abandonaron a más o menos 30 millas de la isla Tofo, del grupo de la Amistad, bien poco amistosa sin embargo, ya que los nativos se mostraron tan hostiles, que los ingleses debieron poner proa a alta mar en busca de refugio más seguro.

Mucho se ha escrito sobre tan prodigiosa navegación, y nuestro propósito no es seguir al capitán y sus hombres hasta Timor donde arribaron al cabo de cuarenta y un día de horribles sufrimientos por la sed, el hambre y el calor. De los diecinueve hombres abandonados en la chalupa, sólo doce volvieron a su patria. La mayor parte de los siete restantes murieron en la travesía o en Timor como consecuencias de sus penalidades, y los otros resolvieron quedarse en las islas. En cuanto al Comandante Bligh, lució sus condiciones de valeroso marino en diferentes combates hasta el punto de recibir las felicitaciones personales de Nelson y alcanzar al grado de Vicealmirante. También tuvo ocasión de confirmar las cualidades negativas de su carácter como gobernador de la nueva Gales del Sur, donde se hizo detestar. Murió el 7 de diciembre de 1817 a la edad de 64 años.

Por otra parte, el segundo de a bordo, Fletcher Christiansen, quien tomó la cabeza del motín, no debió ser el muchacho encantador y la víctima inocente de Bligh, que el cine nos dio a conocer. Hijo de una respetable familia de Cumberland, distinguido por una buena educación, había embarcado en la "Bounty" por pedido expreso del Comandante, quien lo había tenido ya a sus órdenes. El haber encabezado el motín, ¿no reveló deslealtad o injustificable precipitación?. Bligh era ciertamente un jefe duro, pero dentro de las costumbres marítimas de la época no se concebía otro comportamiento.

Sabedores de que el Almirantazgo británico, al imponerse del motín (la "Bounty" era navío de la Armada) agotaría los medios para capturar y castigar a los culpables, Christiansen y demás rebeldes no quisieron quedar en Tahiti ni en los otros archipiélagos frecuentados por naves británicas. El improvisado jefe recordó haber oído mencionar una pequeña isla desierta, situada a unas mil millas al sudeste de Tahiti, bautizada por Carteret, su descubridor, con el nombre del marinero Pitcairn, primero en avistarla.

Parte de los rebeldes se dispersaron en la Polinesia y sólo nueve tripulantes de la "Bounty", desembarcaron en Pitcairn, en compañía de seis tahitianos que voluntariamente habían querido acompañar a los exilados y doce tahitianas retenidas con engaño por Christiansen. El desembarco se efectuó el 12 de enero de 1790 y ese mismo día quemaron la "Bounty" para borrar todo rastro a la marina inglesa.

La suerte de los rebeldes fue, como se sabe, dramática. La mayor parte de los que habían desembarcado en Tahiti y otras islas cercanas, fueron capturados, juzgados y algunos de ellos pagaron con la vida el crimen de insubordinación y de abandono de sus compañeros. En cuanto a los colonos de Pitcairn no tuvieron mucho mejor suerte. A poco tiempo de desembarcar surgieron las reyertas entre ellos. Hubo asesinatos y, si nacieron hijos de los ingleses y de las tahitianas, los primitivos colonos desaparecieron con tanta rapidez, que al cabo de dieciocho años, cuando encontramos el primer contacto de la isla con Valparaíso, subsistía un solo tripulante de la "Bounty", como se desprende del siguiente mensaje recibido por el Almirantazgo británico desde nuestro puerto:

"El Capitán Folger, del barco americano "Topaz" de Boston, informa que desembarcando en la isla Pitcairn, situada en los 25° 2 Sud y 130 ° Oeste, encontró un inglés de nombre Alexander Smith, último sobreviviente de nueve tripulantes del navío de Su Majestad, "Bounty", Capitán W. Bligh.

"Smith dio al Capitán Folger un cronómetro Kendall que le fue confiscado a éste por el Gobernador de Juan Fernández.

"Según el diario de a bordo del "Topaz", 29 de septiembre de 1808. Firmado: Teniente W. Fitzmaurice. Valparaíso, 10 de octubre de 1808".

La odisea del cronómetro en cuestión, es curiosa: había servido a Cook a bordo del "Resolution" en dos de sus viajes. Bligh lo embarcó en la "Bounty" y Christiansen lo llevó a Pitcairn, donde el último sobreviviente de los amotinados lo regaló al primer visitante de la isla, el marino norteamericano Folger, de cuyas manos pasó a las del Gobernador de Juan Fernández, quien lo vendió no se sabe donde. Un oficial de la marina inglesa, el Capitán Th. Herbert, lo compró en Valparaíso en 1840, en 50 guineas, y lo llevó a bordo del "Calliope", que comandaba en los mares de China, buque desde el cual el cronómetro fue transportado al "Blenheim" y finalmente depositado en el United Service Museum de Scotland-Yard.

La información del Comandante del "Topaz" no despertó gran interés en el Almirantazgo, ocupado tal vez por mayores problemas. Los años pasaron hasta que en 1830 tocó en la bahía Bounty de la isla Pitcairn, el "Seringatam", al mando del Capitán de Navío William Waldegrave. Este había hecho escala en Valparaíso y llevaba desde nuestro puerto útiles de jardinería, albañilería, ropa y otros diversos pertrechos, ya que el navío "Blossom", al mando del Comandante Beechy, había tocado en la isla en 1825 y había llevado a Inglaterra la certidumbre de que Pitcairn estaba habitada por los descendientes de los amotinados de la "Bounty". A Waldegrave, Valparaíso aparecía como el puerto natural de aprovisionamiento para Pitcairn.

El episodio siguiente es pintoresco: en 1831 desembarcó en Tahiti un personaje extraño llamado Joshua Hill que se decía encargado por el Gobierno británico de una misión misteriosa. Deseando desembarazarse de él, los misioneros lo enviaron a Pitcairn, encargándolo de evangelizar la isla. Desembarcó en octubre de 1832 y emprendió la tarea de aterrorizar a sus feligreses y cambiar en fanatismo el espíritu dulce y tolerante de los descendientes de los amotinados. Tantos fueron los abusos del

personaje, que la población pidió socorro al Almirantazgo, a pesar del pintoresco documento que Hill redactó en junio de 1834 para impresionar a la Marina inglesa y a los isleños. En esta curiosa comunicación Hill afirma haber visitado "las cuatro partes del globo" y haber asistido a banquetes "con una princesa a mi derecha y la mujer de un General a mi izquierda"; dice haber vivido seis años en París "donde tenía un cocinero francés y mi palco en la Opera. Tuve mi coche de gala (que pasaba por ser el más elegante de París) y dispuse para adornar este coche de la mujer más linda, es decir, Madame Recamier". Después de narrar otras grandezas, seguía enumerando sus relaciones y éxitos en el gran mundo, hasta asegurar: "A pedido suyo, visité a Madame Bonaparte en las Tullerías, en Saint Cloud y en la Malmaison". El fantástico documento terminaba afirmando que su autor era pariente del Duque de Bedford. Quiso la suerte que el navío inglés "Acteon" tocara en Pitcairn en 1837. Su Comandante, Lord Edwards Russel, pertenecía precisamente a la familia Bedford. Convencido de las mentiras de Hill y de sus malos procederes, el marino informó al Gobierno británico. Al año siguiente, el navío "Imogene" llegó en busca del ex amigo de Madame Bonaparte, a quien embarcó sin miramientos por su pasada grandeza y desembarcó en Valparaíso, sin cuidarse de su suerte.

¿Qué fue de tan extravagante personaje? Sus huellas se pierden en nuestro puerto. Interesante sería si el descubrimiento de algún erudito, nos permitiera conocer el destino final de Mr. Joshua Hill, de tan azarosa existencia.

Para reemplazarlo se hizo volver a George Nobbs a quien Hill había desplazado en el cargo de pastor. Nobbs se nos presenta aún más ligado a nuestro país que Hill. Era hijo natural de un marqués irlandés y había nacido en 1799 en Irlanda. Su padre se había comprometido en intrigas políticas y la familia a cuyo cuidado estaba lo había hecho ingresar a la Marina Real a la edad de doce años. En 1817 llegó a Valparaíso a bordo de un navío destinado a apoyar a los realistas. Puesto al servicio de los patriotas, Nobbs habría alcanzado el grado de Teniente 1º y habría tomado parte en la captura de la "Esmeralda" por Lord Cochrane. Más tarde habría formado parte de una tripulación hecha prisionera por Benavides, quien —según el propio Nobbs— sólo había perdonado la vida a él y a otros tres marinos. Habiendo dejado el servicio de Chile, nuestro hombre se encuentra en Nápoles en 1822 y corre diversas aventuras hasta naufragar en las inmediaciones de las islas Lipari. Se embarca para Londres, luego para Calcuta y de allí a Valparaíso. Pasa más tarde a El Callao donde traba conocimiento con un tal Bunker, propietario de una barca de dieciocho toneladas en la cual ambos amigos llegan a Pitcairn en 1825.

Habiéndola encontrado de su agrado, Nobbs se instaló en la isla, contrajo matrimonio con una tahitiana y tuvo varios hijos. Convertido en pastor y patriarca, su actuación fue muy discutida. Parece que se le aceptó por no existir otro que reuniera mejores condiciones, ya que el hombre era ilustrado y activo. En ese cargo se hallaba cuando fue suplantado por Hill, a la llegada de éste en 1831. En 1838, cuando el pomposo cortesano de la Malmaison fue sacado de Pitcairn, Nobbs recuperó su puesto. Mientras tanto, su amigo Bunker, que había creado no pocos conflictos en la isla, se había suicidado.

En 1847, Reuben Nobbs, hijo del pastor, sufrió un accidente que lo dejó inválido. En 1849, echó ancla en la bahía que los amotinados habían bautizado Bounty, la fragata "Daphne", llevando para Nobbs, según escribe un cronista, "presentes de sus amigos de Valparaíso". Entre tales presentes se contaban un buey y una vaca que despertaron la admiración de los insulares.

El 7 de agosto de 1852, la "Portland", enarbolando el pabellón del Contraalmirante Farfax Moresby, Comandante en Jefe de la flota británica del Pacífico, ancló en la bahía Bounty. A bordo de ese navío George Nobbs viajó a Inglaterra donde fue ordenado pastor y capellán de la isla de Pitcairn por el Arzobispo de Londres. En ese viaje la "Portland" tocó en Valparaíso, desembarcando a una de las hijas del pastor que debía perfeccionar sus estudios en nuestro puerto, y a Reuben Nobbs quien, ignoramos en qué circunstancias, había encontrado trabajo aquí. A su regreso, al año siguiente, la "Portland" embarcó de nuevo a los dos jóvenes Nobbs, pues a consecuencia de su antiguo accidente Reuben había contraído una afección pulmonar. Durante la ausencia de la familia, se había declarado en la isla una grave epidemia de influenza. Huyendo de ella, el joven Reuben volvió a Valparaíso, pero no pudo aclimatarse y su salud declinó rápidamente. El propietario de un yate le propuso embarcarlo para la tierra natal. Así fue hecho y el infortunado Reuben Nobbs tuvo al menos el consuelo de morir en su querida isla.

Una gran laguna se produce aquí en el conocimiento de los contactos entre Valparaíso y la novelesca Pitcairn. Es de suponer que los sabios señor y señora Scoresby Routledge, que en 1915 organizaron una expedición con objeto de estudiar la isla de Pascua y tocaron en Pitcairn, también hicieron escala en nuestro primer puerto. Es interesante hacer notar que los primeros ocupantes de la isla, es decir Christiansen y sus marineros, sufrieron una inquietante sorpresa al encontrarse de pronto en una altura de la bahía bautizada por ellos Bounty, con "cuatro estatuas que representaban rostros humanos groseramente tallados en una especie de lava". No hemos podido recoger detalles sobre esas esculturas que acaso tuvieran parecido con los moais de Pascua. ¿Qué fue de ellas?. Ningún viajero las menciona.

El Capitán de Corbeta Charles Vidil, de la Marina francesa, de cuya obra "Histoire des Mutins de la "Bounty" et de l'île de Pitcairn" hemos tomado muchos de los datos de esta crónica, asegura que las estatuas vistas por Christiansen y sus compañeros, eran parecidas a los moais y se pregunta si el mismo cataclismo no hizo desaparecer a los primitivos habitantes de Pascua y de Pitcairn, y si "Te Pitó o Phallus del mundo indígena, no ha sido la necrópolis de un archipiélago hoy sepultado en las aguas". Interrogación ésta a la cual parece ya imposible dar una respuesta científica.

En fin, el último contacto entre Valparaíso y Pitcairn de que tenemos noticia, fue el establecido por nuestra "Esmeralda" que hizo escala en la bahía Bounty en julio de 1958, al mando del Capitán de Fragata, don Raúl Montero Cornejo.

