

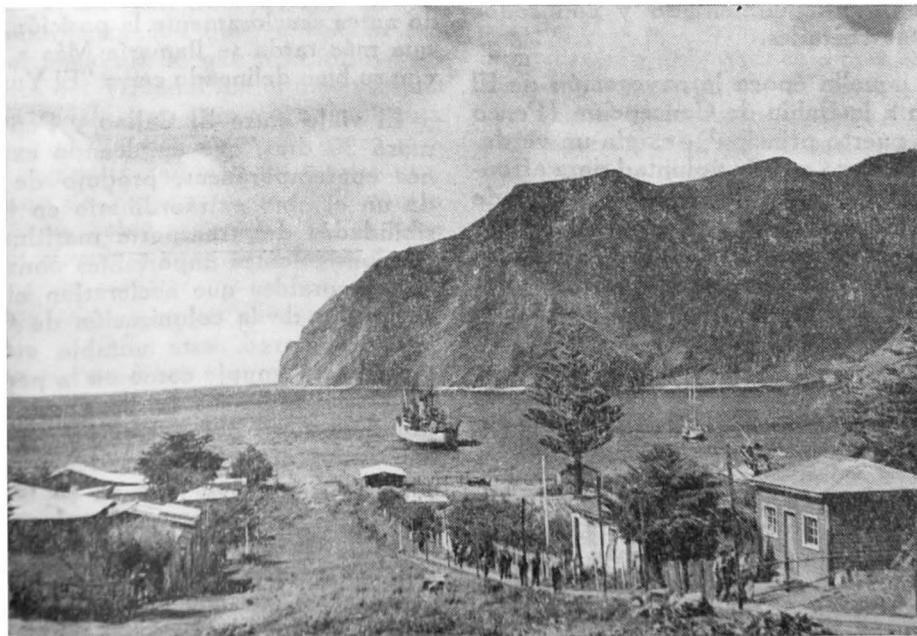
Por

Reinaldo RIVAS González
Capitán de Corbeta
Armada de Chile.

La isla de **ROBINSON CRUSOE,** una historia de siglos

El artículo de la Revista de Marina correspondiente a marzo - abril de 1968, "Hojeando los Archivos", me ha movido a ampliar y describir otros aspectos históricos de las islas Juan Fernández, que por reciente disposición gubernamental han pasado a llamarse islas Róbinson Crusoe. Situadas aproximada-

mente a 360 millas a la cuadra de Valparaíso, tienen un efecto pintoresco por su naturaleza exuberante que llena el paisaje de sus cerros de fuertes colores y que encierra también en las fases cronológicas de su existencia oficial un profundo y apasionante pasado histórico por la importancia que otrora detentaban.



Un aspecto de bahía Cumberland, en isla Robinson Crusoe. Durante siglos, navegantes de todas las nacionalidades han contemplado esas imponentes colinas.

Fueron descubiertas en 1574 por el piloto español, Juan Fernández, navegante de una estimulante vida de viajes como la de la mayoría de los marinos de su época, en que los métodos y conocimientos rudimentarios de navegación existentes, hacían que cada tarea se convirtiese en una difícil empresa desde el puerto de salida hasta su recalada a veces incierta en el puerto de destino.

Había llegado procedente de Europa en el galeón "San Gerónimo" y por más de 11 años formó parte de su dotación navegando las costas del Pacífico desde Panamá hasta Chile. En 1561 fue nombrado contramaestre del galeón "Nuestra Señora de los Remedios", navío en el cual se desempeñó en este puesto por dos largos años y que por una circunstancia accidental, el asesinato del Maestre del buque por los aborígenes de la isla "Santa María", debió hacerse cargo de esta función lo que lo hizo más conocido entre el gremio y los del oficio.

Así pasaron más de 20 años, en que su marcada inclinación al estudio y el bagaje de conocimientos profesionales náuticos, que su amigo y maestro, el español Hernando Llamero y Gallegos le había traspasado, hicieron de Juan Fernández un marino experimentado y conocedor de estas latitudes.

En aquella época la navegación de El Callao a la Bahía de Concepción (Penco era el puerto principal), exigía un verdadero esfuerzo y recia voluntad para afrontar los peligros del mar, pues la falta de todos los elementos que hoy nos son comunes tales como buenas cartas, sondajes adecuados, faros, señalizaciones marítimas, etc., no existían, y para mantener la seguridad de la nave, y el éxito de la empresa en sí, normalmente sólo se navegaba de día con los vientos favorables, y en la noche el buque fondeaba amarrándose a costa cuando era posible.

Naturalmente este fatigoso sistema hacía que las travesías entre ambos lugares demoraran 6 meses o más. Ello sin duda movió a Juan Fernández a estudiar este problema, y tal vez basado en las propias observaciones de su amigo Llamero decidió alejarse unas 300 o 400 millas de costa para encontrar vientos favorables.

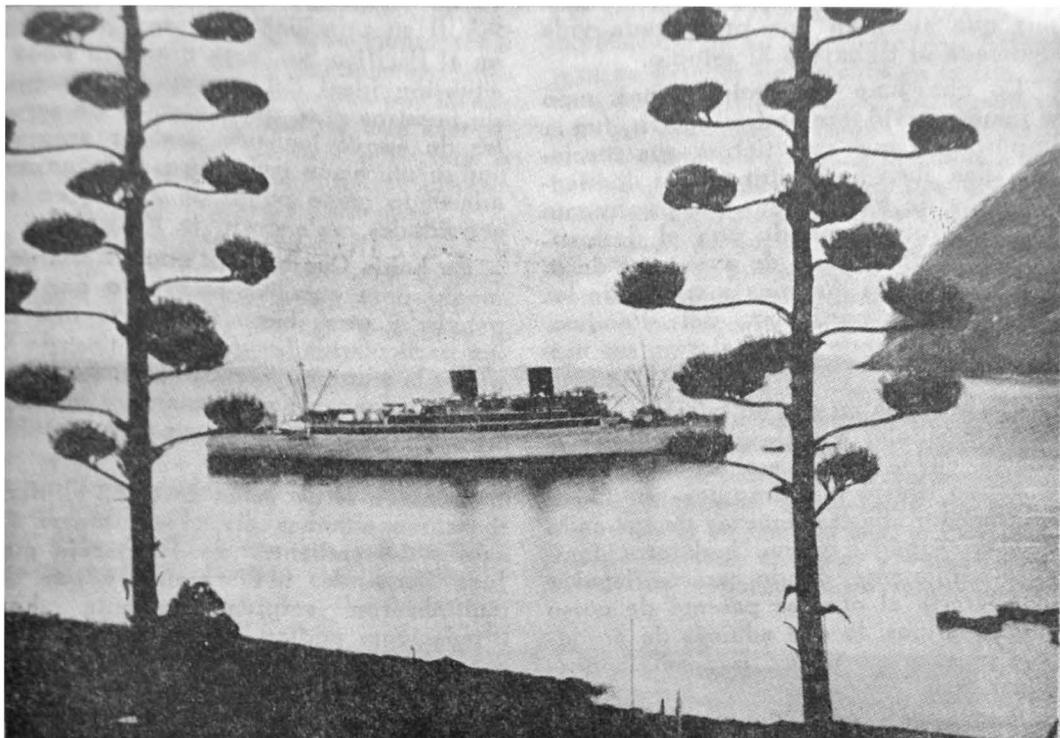
No cabe duda, que las suposiciones y elucubraciones que se hacía, se fundaban, sin saberlo científicamente, en la distribución de vientos que produce el anticiclón permanente del Pacífico Sur, del cual empíricamente concluía que debía producirle vientos propicios en su navegación al sur. Esta apreciación, unida a sus conocimientos de navegación de alta mar, (los antiguos sólo podían calcular la latitud cometiendo a veces considerables errores en longitud por la falta de hora o sistema G. M. T.), hizo que cada vez se convenciera asimismo de la certeza de sus suposiciones, y en 1574 se lanzó a la aventura que por varios años había rondado e inquietado su espíritu.

El navío "San Juan" el cual ahora comandaba se desplazó por las aguas del Pacífico tan rápidamente como se le había pronosticado, y un día cuando Juan Fernández lleno de optimismo por este aserto contemplaba el horizonte, tuvo de pronto la visión de una isla que no figuraba en las cartas de navegación y que no podía pertenecer al continente del que estaba seguro se encontraba a más de 200 leguas (en realidad las islas están a 360 millas). El viento reinante le impidió hacer un reconocimiento, y prosiguió rumbo al sur, no sin haber observado antes acuciosamente la posición, de la que más tarde se llamaría Más a Tierra con su bien delineado cerro "El Yunque".

El viaje entre El Callao y Penco demoró 30 días, que empleando expresiones contemporáneas, produjo de partida un cambio extraordinario en las posibilidades del transporte marítimo con las consiguientes importantes consecuencias favorables que acelerarían el lento desarrollo de la colonización de Chile.

Sin embargo, este notable esfuerzo, tanto en el empuje como en la persistencia de sus ideas, no le dio gloria ni majestad sino que por el contrario fue visto con malos ojos. Eran los tiempos de la Inquisición española que en su ignorancia medieval no concebía el progreso científico y todo era atribuido a la brujería. Y así, fue acusado de conspiración con Lucifer que con su potente respiración había inflado las velas de su barco.

Al ser juzgado por el Tribunal, expuso los fundamentos científicos que permitieron la rapidez con que realizó el



Grandes transatlánticos repletos de turistas suelen arribar a la isla, cuyo legendario prestigio se extiende por el mundo.

viaje y no sin gran trabajo logró disipar la desconfianza con que su hazaña era mirada. Sin duda lo que más influyó en el ánimo del Tribunal fue el haber bautizado estas islas con el nombre de "Santa Cecilia", el día que las avistó en su viaje de regreso y también un manuscrito, "Tratado de Navegación de Chile contra o Sul" que había redactado, no se sabe si como elemento para su defensa o documento de carácter profesional.

Como continuara sus navegaciones entre Perú y Chile, Juan Fernández llegó también a descubrir las islas San Félix y San Ambrosio que describía como una "tierra firme y muy fértil y agradable poblada de gente blanca muy bien faccionada, vestidas de muy buenas telas, apacible y acariciadora". Sabemos que tales islas no corresponden a la descripción hecha por el navegante y que éste además guardó por muchos años el secreto de su último descubrimiento. Queda en la incógnita o en el mero plano de las suposiciones que bien pudiese haber avistado la Isla de Pascua.

Años más tarde, se estableció en la isla de Más a Tierra, trayendo consigo la civilización del continente con elementos para la agricultura, la pesca y algunos animales domésticos, entre los cuales iba una pareja de cabras, animalitos que llegarían a tener repercusión histórica en la isla y en acontecimientos que más tarde afectaron a Chile.

Tenía Juan Fernández ochenta años de edad y una envidiable salud de hierro cuando sintiendo el llamado de su antigua profesión se embarcó por última vez, y durante un apreciable lapso de tiempo volvió a visitar cuatro veces seguidas las islas que descubriera y que habían constituido la pasión de su vida.

Poco después regresó a tierra firme en el continente y se estableció en una hacienda que le fue cedida cerca de Quillota, dedicándose a la agricultura, no sin antes haberse desposado con doña Francisca De Soria.

Más que centenario, se fue un día de este mundo, envuelto en las ensoñacio-

nes profundas tan propias de los ancianos que alcanzan una prolongada vida dedicada al trabajo y al estudio.

Lo que Juan Fernández nunca supo ni jamás previó que podría ocurrir, fue la importancia que esas tierras, sus preciadas islas, iban a adquirir en los doscientos años de historia que posteriormente conmovieron al mundo con el desarrollo acelerado y lleno de aventuras de la colonización de América a través de los océanos y en particular del Pacífico, donde la piratería iba a ejercer sus mejores armas.

Era la época en que no faltaban causas entre españoles e ingleses para hacer la guerra, cuyos efectos se hacían sentir en el activo tráfico marítimo con que España transportaba las riquezas de sus colonias en América y que Inglaterra combatió hábilmente, dando carácter legal a la piratería al otorgar patente de corso a sus marinos, lo que además de producirle pingües ganancias, le permitía hostilizar a sus enemigos.

Esta actividad, amparada por la ley, proliferó en tal forma que los bucaneros de las Antillas crearon una organización llamada Hermandad de la Costa para delimitar sus áreas de acción y establecieron normas variadas para facilitar el mejor desarrollo de su actividad, como lo haría hoy en día cualquier núcleo de personas que se unen en agrupaciones gremiales, sindicatos o cosa parecida.

Fue así como esta entidad creció por la fuerza de sus cañones y la audacia de sus capitanes a tal extremo que fuera oficialmente reconocida en el Tratado de Madrid (algo similar a la personería jurídica actual). El más conocido de ellos fue Enrique Morgan quien también fue el primero que extendió sus actividades al sur por las aguas del Océano Pacífico, en 1678. No tardaron mucho en seguirle otros tales como Cavendish, Drake, Sharp, etc. que en sus correrías tras los galeones españoles cargados de oro de los incas peruanos también hicieron triste historia durante doscientos años, asolando los poblados y nacientes ciudades de la costa en el entonces Reino de Chile.

Los corsarios, en su calidad de piratas autorizados, con su perpicaz intuición marinera, hicieron del archipiélago de Juan

Fernández durante los siglos XVI al XVIII su principal base de operaciones en el Pacífico Sur. Esta era para ellos la situación ideal del concepto estratégico de nuestros días, pues además de servirles de apoyo logístico, les representaba por su ubicación geográfica el lugar más adecuado como punto de apoyo en sus actividades, vale decir, la Posición.

En bahía Cumberland encontraban remedio para curar el escorbuto con el pangue y otras hierbas, ya que una de las particularidades más notables de la isla es la enorme riqueza botánica que encierra, reconocida por eminentes estudiosos de la materia como un caso notable en el mundo.

También se proveían de otros alimentos como palomas silvestres y carne de cabras descendientes de la pareja que Juan Fernández había traído y que se multiplicaron sorprendentemente. Las tripulaciones podían obtener agua fresca en abundancia, frutas y verduras, peces y crustáceos y también aceite para alumbrado y pieles para abrigo de las abundantes manadas de lobos marinos.

De las veces que esta isla fue visitada por piratas o bucaneros sólo extractaremos algunas de las más importantes para nuestra relación, en orden cronológico.

En 1680 lo hizo el pirata Bartolomé Sharp. En 1686 recaló Eduardo Davis, llamado el último bucanero, ya que la Paz de Brunswick condenó la filibustería. Davis dejó en esta a cuatro marineros abandonados que fueron realmente los primeros habitantes forzosos de Juan Fernández. Más tarde, visitó estos parajes el Capitán Strong, que se dedicaba al contrabando y recogió a estos hombres a quienes posteriormente desembarcó en forma clandestina en Concepción.

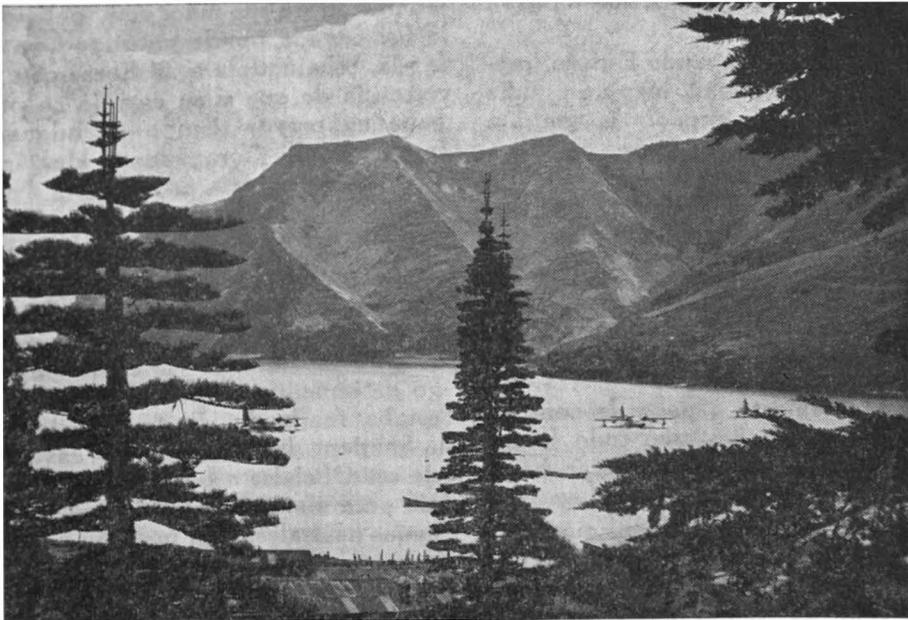
También la isla dio tema para una de las novelas más apreciadas por los niños, "Robinson Crusoe", del autor inglés Daniel De Foe, escritor de la época quien combinando los hechos reales con los que le inspiraron su fértil imaginación, dio forma a la odisea de un marino escocés llamado Alejandro Selkirk que en octubre de 1704 cuando era piloto del navío "Cinco Puertos", tuvo una acalorada disputa con su Comandante, el Capitán Stradling, llegando al extremo de amenazarlo con abandonar el buque.

En aquella época, debido a los rudimentarios medios de navegación, la función del piloto era de suma importancia y los Capitanes de buques muchas veces no podían prescindir de éstos por la experiencia que aportaban. En este caso el Capitán Stradling, que realmente odiaba a su piloto, se aprovechó de esta ocasión y lo obligó a cumplir su amenaza.

Selkirk fue dejado en tierra con algunos implementos tales como un baúl de marinero, ropas, un mosquete, municiones y una libra de pólvora, herramientas varias, un hacha, un cuchillo, una biblia y varios libros de navegación y matemáticas, algunos instrumentos náuticos y dos raciones de alimentos. El piloto Selkirk, se arrepintió a última hora y rogó se le permitiera continuar a bordo. No obstante el Capitán Stradling dominado por la ira y la crueldad que era característica de su persona, lo dejó abandonado.

El Capitán Rogers publicó un libro de sus viajes en 1712 dando una detenida explicación de su encuentro con Selkirk y otros detalles de su vida en la isla. En uno de sus párrafos dice: "Apareció un hombre rodeado de cabras, enarbolando una bandera blanca, y le oímos que nos hablaba en inglés; le pedimos que nos mostrara un buen lugar para anclar y desembarcar, él nos lo señaló y enseguida echó a correr por la playa, a la vista del bote, con tanta velocidad que las cabras nativas no lograban alcanzarlo. Al parecer el hombre era más salvaje que las cabras".

De regreso a su Patria, Selkirk se reintegró a la vida civilizada al parecer con alguna dificultad, pues en varias ocasiones se manifestó arrepentido de haber abandonado su querida isla, lo que no le impidió casarse, enviudar y volver a casarse. Sin embargo murió relativamente



También se posan hidroaviones en las aguas donde otrora llegaban piratas y filibusteros en busca de reposo.

Cerca de cuatro años más tarde, el 13 de febrero de 1709, fue rescatado por el Capitán Wooden Rogers quien recaló en la isla con sus navíos corsarios "Duke" y "Duchese", para reaprovisionarse y preparar un asalto al galeón español "Nuestra Señora de la Encarnación".

joven, a los 47 años, siendo Teniente de la Royal Navy.

Otros visitantes fueron los piratas Jorge Shelvicke y Juan Clipperton en 1720, y el Almirante holandés Roggewein al año siguiente, poco antes de descubrir la Isla de Pascua, y Samoa en 1721. Todos

con igual propósito de reaprovisionarse y dar descanso a sus tripulaciones antes de emprender algunas correrías en el Pacífico Sur, lo que confirmaba el aserto de posición estratégica y de base logística a la vez, circunstancia que no siempre se da.

Uno de los hechos más evidentes que vino a demostrar la importancia de las islas Juan Fernández en el siglo XVIII, ocurrió durante la guerra entre Inglaterra y España, cuando en 1738, las Escuadras de estos dos países se dirigieron al Pacífico en dramática carrera por la posesión de éstas.

La flota del Almirante inglés Anson llegó primero a Más a Tierra cuando ya estaban muy agotados por el escorbuto. No obstante, una vez repuestas sus fuerzas y reaprovisionados sus buques procedieron al bloqueo de Valparaíso, quemaron el puerto de Paita y después de asaltar numerosos galeones españoles, regresó triunfante a Inglaterra con un gran botín de joyas y oro.

Fue sólo entonces cuando España, presionada por la necesidad, hizo un estudio de estas islas para impedir la gratuita ayuda de una buena posición y obtención de recursos alimenticios de que gozaban los corsarios. Y casi diez años después de enfocado el problema y sus causas, estableció, en 1749 la primera guarnición militar en la isla Más a Tierra, a cargo de una Compañía del Batallón Fijo de Concepción. Además la fortificó y pobló de colonos.

Lamentablemente a poco de construída, un maremoto destruyó todo lo que en esta pequeña colonia se había hecho con tanto esfuerzo.

A pesar de las adversidades que la naturaleza les deparaba, los españoles continuaron su tarea con tan notable tezón que al cabo de treinta años, en 1780, contaba con 7 fortificaciones y más de 50 cañones, elementos de guerra con que pudo hacer respetar su autoridad y las estrictas consignas impartidas, a la vez que no permitía la aproximación de navíos extranjeros, por pacíficas e inocentes que fuesen sus intenciones.

Así, Lord Byron fue recibido a cañonazos, entre varios otros buques de expediciones científicas que trataron de acercarse a sus costas.

La vida de esta isla continuó con los más variados matices en que puede desarrollarse un núcleo humano alejado de los grandes centros de civilización y que luego de haber sido disputada por más de dos siglos por filibusteros o escuadras de guerra que trataban de arrancarla del dominio de España, pasó durante otro período a destinos menos románticos aunque no exentos de aventuras, como colonia penal de reos por delitos políticos, o comunes, alternativamente, que en la práctica abarcaron hasta las primeras décadas de nuestro siglo.

El último hecho naval de importancia ocurrido en las islas Juan Fernández sucedió en la primera Guerra Mundial, con el caso del crucero alemán "Dresden", que tuvo trascendencia internacional, pues afectó a la neutralidad de Chile.

Este buque de guerra recaló en Bahía Cumberland el 9 de julio de 1915 y solicitó permiso para permanecer 8 días en reparación de sus máquinas, petición que le fue negada por la autoridad naval de la isla, rebajándola a 24 horas con la advertencia de que si su estadía se prolongaba un mayor tiempo su buque sería internado. El Comandante alemán hizo caso omiso de esta advertencia por lo cual se dio cuenta al Gobierno de la República de la situación producida.

Cinco días más tarde, se avistó una división inglesa compuesta por los cruceros "Kent", "Glasgow" y el transporte armado "Aroma" la cual rompió fuego de inmediato sobre el "Dresden" que estaba fondeado. El buque alemán izó la bandera de parlamento y envió a uno de sus Oficiales a bordo del buque insignia para manifestar que se encontraba en aguas neutrales. Esta posición no fue considerada por la división inglesa y la desechó, intimándole rendición, pues de lo contrario, sería destruido. El Comandante alemán hundió el "Dresden" en su fondeadero haciendo explosar la santabárbara.

Tal situación originó sendas reclamaciones a Inglaterra y Alemania, respectivamente, por violación de la neutralidad en las aguas territoriales chilenas. La primera dio amplias explicaciones al hacer presente que el "Dresden" habría trasgredido las normas de la Convención de La Haya y hecho caso omiso de las

órdenes de zarpar en 24 horas, y como Chile no tenía medios a su alcance para hacerlo cumplir sus resoluciones una vez reparada sus máquinas, habría escapado y continuado atacando el comercio británico, situación que no se compadecía con el estado de guerra que se vivía. Alemania por su parte contestó que teniendo en cuenta que las averías del "Dresden", en sus máquinas eran muy serias, habría sido injusto autorizarlo por sólo 24 horas y que en consecuencia, no había existido violación de neutralidad.

Esta es en síntesis la historia de una isla que por más de 400 años ha sido, por una u otra causa, el escenario de importantes acontecimientos navales, principalmente en tiempos pasados, debido a su ubicación geográfica preponderante en las aguas del Pacífico Central. Hoy, este pasado la hace más atractiva aún al viajero y se espera que el desarrollo del turismo, el auge de la industria y de la pesca logren llevarla a un plano más coincidente con el progreso actual y preste así mayores servicios a la colectividad.

Haga Versitos Ahora don Alfredo

En la acción naval de Calderilla, el 23 de abril de 1891, entre el transporte "Aconcagua" al mando del Capitán de Corbeta Vicente Merino Jarpa, y los cazatorpederos "Lynch" y "Condell", servía de ayudante de órdenes del Comandante, el señor Alfredo Yrarrázaval Zañartu.

El "Aconcagua" recibió un nutrido fuego de más de 400 tiros disparados por las unidades atacantes, ocasionando algunas averías y resultando cuatro heridos entre la tripulación.

En el fragor del tiroteo, el festivo poeta que era el señor Yrarrázaval, maquinalmente trataba de esquivar las balas. Observado esto por Merino Jarpa, le habría dicho en tono de broma: "¡Haga versitos ahora don Alfredo!"

No obstante en su parte oficial, el Comandante del "Aconcagua" al referirse al comportamiento de sus oficiales, destaca especialmente, que en la transmisión de órdenes, el señor Zañartu le ayudó con serenidad y valor.