

NAVEGANTES Y CORSARIOS

POR LOS

MARES CHILENOS

Por
Homero HURTADO Larraín
Capitán de Corbeta (Rva.)
Armada de Chile

Vª PARTE
(De Davis a Dampier)

1686. Davis

El 14 de febrero de 1684, un buque pirata de 18 cañones y 60 tripulantes al mando de John Cook, doblaba el Cabo de Hornos con destino a las islas de Juan Fernández. El 19 de marzo en la latitud 36º Sur, se le unía el capitán John Eaton, y cuatro días más tarde ambos fondeaban en la isla de Más a Tierra, desde donde emprendieron correrías por las costas del virreinato hasta el istmo de Panamá. Muerto Cook, el mando pasó a Eduardo Davis, su segundo, que logró apoderarse de una decena de naves mercantes tripuladas por más de 900 hombres. Davis pudo recorrer impunemente el Pacífico durante cuatro años, hasta que el virrey del Perú logró armar una escuadra de seis naves de guerra para combatirlo.

En 1686 Davis se dirigía a Chile con sus fuerzas reducidas a una fragata armada en guerra y tripulada por 60 ingleses y 20 franceses. Resuelto a continuar sus correrías cayó sobre Coquimbo, y avanzó sobre La Serena, sin preocuparse de las trincheras que los españoles habían construido en el camino. Pero apenas entraron en la ciudad, los habitantes rompieron desde el interior de las casas un nutrido fuego contra los invasores, que obligó a Davis a refugiarse en el convento de Santo Domingo. Después de 30 horas de combate y de numerosas tentativas para apoderarse de la población, hizo prender fuego al convento y se abrió paso a viva fuerza hasta el mar.

El audaz corsario logró reembarcarse, dejando once muertos y llevando numerosos heridos. Alcanzaron más tarde hasta la Mocha, para proveerse de los víveres que no lograron conseguir en La Se-

rena, y se dirigieron desde allí al Perú, para continuar sus aventuras hasta regresar finalmente a Europa en 1687.

1690. Strong

En julio de 1690, se presentó frente a Coquimbo un buque inglés mandado por el capitán Juan Strong. Pretendía este marino, que iba allí comisionado por el rey Guillermo de Inglaterra para perseguir y apresar naves corsarias francesas que infectaban aquellas zonas marítimas de jurisdicción del Rey de España. Después de presentar sus papeles Strong, solicitó licencia para renovar sus provisiones y vender mercaderías en la costa chilena. Las autoridades del puerto de Coquimbo retuvieron a los emisarios que Strong mandó a tierra y los enviaron a Santiago, con la documentación de sus interrogatorios.

El Gobernador José de Garro, investigó por intermedio de aquellos prisioneros el derrotero seguido por Juan Strong, y "si en la parte norte, antes de la entrada al Estrecho o dentro de él o después de haber desembarcado, estuvieron o vieron alguna población, o si existían noticias que las hubiera en el Estrecho"... Obtenidas las noticias que deseaba, despachó un bajel que salió de Valparaíso para El Callao, informando al virrey de todo lo ocurrido (1690).

Con víveres para quince días y bajo el compromiso de pasar a Valparaíso para exhibir su patente de navegación, dejó Strong Coquimbo, y después de cumplir con su promesa, siguió a las costas del Perú. De regreso pasó a Juan Fernández, donde recogió cuatro tripulantes dejados por Davis, a los cuales desembarcó en Concepción con diez de sus propios tripulantes, con la recomendación de fingirse holandeses, tal vez con la intención de contrabandear. Pero por órdenes del virrey del Perú, el Gobernador Garro ordenó su captura. Sin obtener Strong una satisfacción de los castellanos por esta medida, se vio en la obligación de regresar a Inglaterra en 1691, con muy pobres resultados de sus correrías por el Pacífico.

Strong había tocado dos veces en Chile, pasando por Valdivia y La Mocha en

busca de recursos, además de la recalada a Coquimbo antes mencionada.

La energía del Gobernador Garro, impidió que Davis y Strong, pudieran desarrollar en Chile sus planes de contrabando, bajo los auspicios del Almirantazgo británico.

1696. Caballero de Gennes

No habían transcurrido muchos años desde que Pardo de Figueroa sugiriera al rey Luis XIV de Francia la idea de apoderarse de la América española mediante un golpe de mano, cuando aquel equipaba una escuadra tan formidable como ninguna de las que antes habían atravesado el Estrecho. Se componía de seis buques, con un total de 124 cañones y 720 hombres.

Se dio el mando de esta escuadra a un entusiasta marino, al capitán de navío M. de Gennes, cuyo ánimo turbulento había encendido en ambición de gloria y botín, las relaciones que oía de los bucaneros del Pacífico, después de las campañas de Sharp y de Davis. Se hizo a la vela desde el puerto de La Rochela el 3 de junio de 1695 y después de haber perdido considerable tiempo en las costas del Senegal, haciendo inútil guerra a los negros salvajes, llegó al fin con toda felicidad a la boca oriental del Estrecho de Magallanes, el 7 de febrero del año siguiente.

Apenas el Caballero de Gennes había doblado el Cabo en que está situado Puerto del Hambre, el 5 de marzo de 1696, cuando a los cuatro días se desató un furioso vendabal del oeste que sopló por once días consecutivos. Un comandante inglés habría puesto a la capa sus buques en aquella emergencia y aguardado pacientemente el cambio; un holandés habría luchado tenaz e impertérrito el huracán, como lo ejecutara un siglo antes Sewald de Wert, que porfió allí un año entero por pasar. Pero el francés apreció que bastaba con resistir dos semanas al viento y a las corrientes. "Y aunque no hubiese —según el narrador Froger— un sólo marinero que no hubiese preferido morir de hambre antes que retroceder", Monsieur de Gennes dio la orden de poner rumbo hacia el Atlántico.

El 7 de abril ya estaba fuera de Cabo Vírgenes, entrada oriental del Estrecho y el 7 de agosto llegaba a los puertos de la Guayana francesa. Tal fue el fracaso de esta expedición en la cual M. de Gennes, no mostró contar con la energía de otros navegantes antiguos, como la que tuvieron Drake y Spilbergen.

En 1698 se organizó una segunda expedición en el puerto de La Rochela y se confió su organización y mando al mismo capitán de Gennes, que tan mala cuenta diera de la primera. Sucedió esto, porque no se culpaba del fracaso de la primera, ni a su incapacidad ni a su insconstancia, sino, como siempre, al viento...

La empresa ganó desde la primera iniciativa gran número de secuaces y capitalistas, pero se dio a los preparativos tan exagerada magnitud, que se agotaron los fondos previstos y M. de Gennes debió renunciar a su misión, siendo necesario vender los buques y licenciar al personal cuyos oficiales se habían adornado con vistosos uniformes bordados y sombreros de plumas.

Años más tarde, prisionero de los ingleses, fallecía en Plymouth en 1704.

1699. Beauchesne-Gouin

Fracasado el alistamiento de la expedición de Monsieur de Gennes, se cambió el plan y el personal. Se dio el título de Jefe a un acreditado capitán de la marina mercante, llamado Beauchesne-Gouin y se puso bajo sus órdenes al teniente de la Marina Real M. de Treppe. Tripulaba el primero el navío "Phelipeaux" de 44 cañones y 150 hombres de equipaje, y el segundo el "Maurepas", de 50 cañones con 180 tripulantes; y ambos en conserva, salieron de La Rochela el 17 de diciembre de 1698, época muy inadecuada para recalar por el oriente en la boca del Estrecho.

Sólo el 24 de julio de 1699, esto es, en pleno invierno austral, llegaron los dos capitanes franceses a la medianía del Estrecho, si tal náuticamente hablando, puede considerarse el punto en que estuvo situado Puerto del Hambre. Otros seis meses tardaron en doblar el Cabo Pilar, y sentir bajo sus quillas el poderoso vai-

vén de las olas del Pacífico (21 de enero de 1700).

Tomaron ese día los franceses, con grandes solemnidades, posesión de hecho del Mar del Sur, ya que antes lo habían fingido hacer en el Estrecho, todo en nombre de su gran rey Luis XIV, cantando un Te-Deum de gratitud al cielo, por estar ya en camino de su magna empresa. Un temporal furioso, hizo en cambio, eco de sus alabanzas, y ambas naves se separaron.

El "Maurepas" llegó al puerto de Valdivia, donde les ocurrió la aventura que se relata a continuación.

El 13 de abril de 1700, se presentó el buque francés a la entrada de la bahía en demanda de víveres e invocando para conseguirlos su penosa navegación de más de un año, y la paz y amistad que comenzaba a reinar entre Francia y España. Pero el puerto de Valdivia, estaba demasiado lejos de Versalles y de El Escorial para oír aquellos ecos de las alcobas reales; y sus representantes acordaron, por lo tanto, recibir a sus aliados con la boca de sus cañones.

Para llevar a cabo éste propósito, acogieron con buen semblante a los franceses, les ofrecieron 50 vacas para sus ranchos, le invitaron a ponerse bajo el abrigo de sus baterías y por último, enviaron a bordo a dos frailes, a darles el ósculo de paz. El último, un jesuita, llevó el ardor de su perfidia hasta asegurar bajo el secreto de confesión a su colega, del capellán del "Maurepas", que su empresa sería perfectamente acogida en el Pacífico, especialmente en Lima. Y como era "secreto de confesión", el capellán lo contó luego para robustecer la confianza vacilante de los suyos, porque en el mar, aquella clase de secretos no tenía validez.

Pasaron así los franceses la noche del 13 de febrero bajo los fuegos del castillo de Niebla, preparándose para bajar a tierra la madrugada siguiente. Más, apenas asomaron las primeras luces, cuando una granizada de balas y metralla cayó de súbito sobre la cubierta del buque, el cual, sorprendido y después de haber dado un descanso a sus extenuadas tripulaciones en Pisco y en las islas Galápagos hacia donde se dirigió enseguida, inició el regreso a Francia llegando a Ro-



Alejandro Selkirk, contramaestre del "Cinque Ports" es desembarcado en Juan Fernández.

chefort el 22 de agosto de 1701, después de cerca de tres años de penurias y de ruinas.

En cuanto al "Phelipeaux", no se tuvo noticias de su suerte, después de separarse ambos barcos.

Tal fue la escasa porción que cupo en suerte a la nación francesa en el festín de oro de la América del Sur.

1704. Dampier

Algunos mercaderes ingleses intentaron proseguir las hazañas que con éxito tan deslumbrador iniciara Drake en el

misterioso Mar del Sur, siempre desconocido, siempre ponderado, siempre maravilloso, como todo aquello que el hombre ve desde lejos. Se asociaron, pues, varios comerciantes de Londres para enviar un crucero al Pacífico destinado a hostilizar sus costas, y al mismo tiempo arrebatar, si era posible, sus beneficios a los navegantes franceses, dueños a la sazón de aquel océano como de un monopolio, y a la vez enemigos de su bandera.

Para tal empresa eligieron a un marino rudo pero ilustre. Era éste Guillermo Dampier, que fuera piloto de Davis en

el combate de las islas del Rey, quien disgustado por las codicias de sus camaradas, huyó a las Indias Orientales desde el golfo de Nicoya.

La relación de sus aventuras en aquella ocasión, despertó tal interés entre sus compatriotas que a su regreso a Inglaterra el Gobierno le dio un buque, y con él exploró las costas de ese tercer mundo que comenzaba ya a llamarse Nueva Holanda, ganando más fama como descubridor que como corsario. Dampier es el más legítimo predecesor del ilustre Cook, como descubridor de Australia. Desocupado, pero de un gran prestigio, aceptó el mando en jefe del armamento contra los españoles y franceses del Pacífico y el 30 de abril de 1703, se hizo a la vela con dos naves. Estas eran el "San Jorge", de 26 cañones y 120 hombres, que mandaba el comandante en jefe y el "Cinque Ports", una galera de 16 cañones y 63 tripulantes, bajo el mando del capitán Pickering. Entre estos últimos venía el contramaestre escosés, natural de la aldea de Largo, en el condado de Fife, llamado Alejandro Selkirk, quien sería el héroe de una de las leyendas más conocidas en el mundo.

La expedición de Dampier fue una empresa de desdichas. Le faltó el elemento más esencial del éxito en las tentativas aventuradas: la unidad. Y por esto marchó de desastre en desastre. No pudo o no supo el viejo bucanero imponer su voluntad como una ley entre los suyos, y de aquí surgieron todas sus contrariedades e infortunios, porque cuando se carece en la mar de una obediencia absoluta, las naves se convierten en verdaderas jaulas de fieras.

El primero en levantar el grito de insubordinación, fue su segundo en el mando, viéndose forzado a desembarcarlo en el Brasil y confiando su buque a otro hombre duro e indisciplinado llamado Tomás Stradling. En seguida el contagio se hizo general.

Llegado el capitán corsario a su antiguo asilo de Juan Fernández, por el mes de febrero de 1704, las tripulaciones bajaron a tierra negándole obediencia. Y para mayor desdicha, en dos días casi sucesivos, ciertos navíos franceses cruzaron frente al peñón provocándolo a un combate, que en tales circunstancias era

sumamente desigual. No obstante, el valiente capitán inglés aparejó a su vista y en dos oportunidades cambió disparos con sus enemigos desde lejos, sin llegar a estrecharse en un franco combate.

Desde esos días, Dampier vagó por los ámbitos del mar que antes había surcado ufano y vencedor. Se acerca sucesivamente a las islas del Perú, enseñadas de Panamá, a su antiguo apostadero de Nicoya, y allí uno de sus pilotos lo abandona con parte de la tripulación, tal como él lo hiciera con su jefe 17 años antes. En un día de diciembre de 1704, el esperado galeón de Manila está a la vista no lejos de Acapulco. Lo ataca el capitán inglés con su acostumbrada resolución, pero los españoles traen esta vez sus millones en una pared de bronce y mediante al mayor calibre de sus cañones, obligan a los corsarios a cederles el paso. Era la primera vez que el pendón de San Jorge, se veía humillado en esta parte del mundo por estandarte blanco de los Borbones.

Tras nuevos inconvenientes con su tripulación, Dampier toma una resolución desesperada. Saquea Panamá, deja abandonado su buque en la costa vecina del Perú y transbordándose con sus reliquias y gente fiel a una mísera presa, hace rumbo a la India, como lo hiciera anteriormente. No será tampoco la última vez que hayamos de encontrarlo en nuestras aguas...

En cuanto a Stradling y su barco, no tuvo mejor fortuna. El motín reinó permanentemente a bordo, y al fin, desesperado fue a entregarse voluntariamente prisionero con los suyos a la isla de Gorgona. Antes había abandonado en una gruta de Juan Fernández a uno de sus subalternos, que prefirió los horrores de la soledad a servir bajo el imperio de un mal jefe. De esta suerte Alejandro Selkirk, contramaestre del "Cinque Ports" no fue a vegetar como prisionero en las cárceles de Lima y por el contrario, llegó a convertirse en el héroe de una famosa novela.

Más adelante, cuando lo encontremos convertido en un ermitaño, tendremos ocasión de recordarlo nuevamente.

Una mejor estrella iluminó el destino de Guillermo Dampier como subalterno que cuando fuera jefe. Al poco de haber

arribado a las playas de su patria, supo que ciertos comerciantes de Bristol alistaban una expedición de corso, dirigida a los mismos fines, que la acabada de conducir por él mismo con tan poco éxito, y aceptó en ella servicios como piloto. Era el jefe del nuevo crucero un antiguo oficial de la Marina de Guerra, llamado Woodes Rogers, hombre inteligente y de grandes méritos.

Dampier fue uno de los mejores hidrógrafos de sus tiempos, corsario y escritor a la vez, observador admirable de los fenómenos atmosféricos y autor de la obra: "Discourse on the winds", reputada como clásica en los estudios de geografía física.

En septiembre de 1704, el "Cinque Ports", nave de su escuadrilla en que iba Selkirk en calidad de contramaestre, anclaba en la que es hoy la bahía de Cumberland de Juan Fernández, y tomaba allí a dos individuos que habían sido dejados accidentalmente algunos meses antes. Esta circunstancia coincidió con un altercado violento de Selkirk con el capitán Stradling que comandaba el "Cinque Ports", y le pidió ser desembarcado allí donde aquellos marineros recogidos habían podido mantenerse sin dificultades y a tierra se fue, con su modesto equipaje, sus libros, unos cuantos útiles de cocina, un hacha, un fusil y una libra de pólvora. Dos veces durante su destierro avistó buques, pero enarbolaban el pabellón enemigo de España, y ante el temor de una prisión más dura que la reclusión al aire libre de la isla, Selkirk se escondió para no ser descubierto. Cuatro años y cuatro meses llevaba en esta vida extraña, cuando el propio Dampier, al mando de otra escuadrilla, fondeaba en la bahía de Cumberland el 31 de enero de 1709. Comandaba el "Duke", uno de aquellos buques, el capitán Woodes Rogers, quien mandó a su segundo Thomas Dover, explorar la playa donde se había divisado una luz. Volvió éste con Alexander Selkirk, vestido con cueros de cabra y hablando inglés con dificultad. Dampier recomendó calurosamente a Selkirk al capitán Rogers, quien lo hizo piloto del "Duke".

Poco después, en marzo de 1709, le daba el mando del "Increase", nave de su escuadra, y al cabo de dos años, en 1711, Alexander Selkirk, llegaba al Támesis no ya mudo y vestido con cueros de cabra, sino lleno de bríos y con £ 800 de botín en su bolsillo. En un folleto escrito por él mismo, titulado: "Providence Displayed or a Surprising Account of one Alexander Selkirk", dio a conocer al público sus aventuras. El capitán Woodes Rogers, en su libro "A crusing voyage round the world", también las refirió.

Un dramaturgo, político y escritor de la época Sir Richard Steele (1672-1729), que editaba un periódico llamado "Tatler", conoció a Selkirk, a quien describe como un hombre de buen sentido, se interesó vivamente en su suerte. Las noticias dadas por Rogers y Steele, llegaron a oídos de Daniel Defoe, y éste daba estampa en 1719, a su "Robinson Crusoe". El éxito del libro fue inmenso. En 1727, aparecieron más de 300 plagios e imitaciones, fuera de las traducciones a todas las lenguas conocidas.

Alexander Selkirk, murió como él lo deseaba, en el mar, a bordo del buque de S.M.B. "Weymouth", el año 1721. Una estatua de bronce en su pueblo natal de Largo, recuerda a éste héroe de los niños de todas las razas y de todas las lenguas. El comodoro Powell y oficiales del "Topaze" colocaron en 1868 una plancha de bronce, en recuerdo de Alexander Selkirk, en la isla de Juan Fernández, como un tributo al valor en sus días de soledad en tan agrestes parajes.

La isla en que vivió Selkirk, estaba llamada a seguir siendo tierra de ermitaños, proscritos y atrevidos navegantes. Poco después de declarada la independencia de Chile, hubo allí condenados por la Inquisición de Lima; desde 1814 a 1818, el general Osorio mandaba prisioneros patriotas a la isla. Blanco Encalada, Juan Egaña, Luis de la Cruz y Manuel de Salas, entre ochenta confinados, fueron los más célebres. El general Ramón Freire, también pagó su tributo como prisionero de Juan Fernández, y muchos otros de la época de O'Higgins y Portales.