

NAVEGANTES Y CORSARIOS

POR LOS

MARES CHILENOS

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

VI PARTE

(De Feuillée a Rogewine)

1707. Feuillée

El más antiguo y venerable de los misioneros de la ciencia que han venido a Chile fue un humilde monje de la Orden de San Francisco, llamado Luis Feuillée, natural de Provenza, en el Mediodía de Francia. Recomendado a Luis XIV, éste le otorgó el real permiso con fecha 25 de septiembre de 1707 para pasar a Chile y el Perú, por vía Cabo de Hornos, recomendando su mérito, su persona y sus investigaciones a todas las autoridades francesas o amigas a quienes fuese presentado.

Se hizo a la vela en Marsella en diciembre de 1707 y llegó al puerto chileno de Concepción (hoy Penco) a principios de 1709, después de un año de viaje. Era su principal empeño determinar la longitud precisa de ciertos parajes del Mar del Sur, a fin de corregir la

carta geográfica de la Tierra en esa dirección. Con este propósito, apenas hubo desembarcado en Concepción, se ocupó el empeñoso fraile en buscar una casa para su observatorio, que arrendó por el canon de tres pesos al mes.

Al cabo de algunos días de provechosa residencia en Penco, continuó su viaje a Valparaíso, donde llegó el 25 de febrero de 1709. Determinó su longitud equivalente a 4 horas y 55 minutos al oeste de Marsella, aprovechando un eclipse de sol. Un día que ocupó la cabana de una india para tomar descanso, al despedirse le puso en la mano un peso fuerte, dádiva que la india encolezada, le arrojó a los pies, declarando con impropiedades que ella no recibía nada de los inmoladores de su raza. El buen padre, escandalizado del lenguaje de la india, la denominó siempre "la arpía".

Embarcose en seguida el franciscano para Lima (marzo 17 de 1709), en un barco de comercio, y un año más tarde volvió a Concepción y en seguida otra vez a Valparaíso, donde cuenta que bajó a tierra sólo para decir adiós a sus amigos. De allí se dirigió a Francia, con sus diarios y colecciones, dejando en Lima algunas de sus instrumentos como curiosidades. Más adelante publicó una interesante obra sobre "Plantas Medicinales del Perú y Chile", en la cual se refiere además a las bondades y al respeto por los eclesiásticos observados en las zonas que visitó.

1708.— Rogers

La expedición de Woodes Rogers, formada por los buques "Duke" y "Duquesa", que se conoció como la Expedición de Bristol, salió de ese puerto el 1º de septiembre de 1708. En los primeros días del año 1709 dobló el Cabo de Hornos en la latitud de 62º Sur, y el 31 de enero, al caer la noche, Rogers y su gente avistaban el clásico y sombrío cerro El Yunque, de las islas de Juan Fernández. Allí los aguardaba una extraña aventura.

Cuando la noche tiñó de sombras la perspectiva del monte y del mar, vieron los sorprendidos marinos brillar en la isla una luz que parecía una señal. La creyeron de enemigos, y pasaron la noche alistándose para un próximo combate. Más apenas amanecía, en un reconocimiento que practicaba el Capitán Dover, se presentó un hombre vestido de pieles, con barba y balbuceando un idioma que ya no parecía serle familiar.

Ese hombre era Alexander Selkirk (Róbinson Crusoe), que había vivido allí 4 años y 4 meses. La historia que refirió a sus compatriotas sobre la causa de su resolución de abandonar el barco "Cinque Ports", las horribles torturas de su soledad, sus plegarias al cielo, sus industrias caseras y por último los encantos de aquella soledad, son demasiado conocidos. Basta mencionar que este episodio originó el "Róbinson Crusoe" de Daniel Defoe, editado en 1719, que ha hecho universalmente conocida la isla de Juan Fernández.

★ ★ ★

Después de descansar su gente durante dos semanas, se lanzó Rogers desde Juan Fernández sobre la costa del Perú. Y como desde la fuga de Dampier y la captura de Stradling se hallaban sus navegantes desprevenidos, le fue fácil apoderarse de uno en pos de otro de sus buques. Cinco fueron éstos, y el más importante de todos, el "Havre de Grace", que venía de Panamá con un cargamento de no menos de 30 toneladas de huesos de santos, rosarios y relicarios de toda especie, fue apresado también, con muy poca reverencia, por los herejes de Bristol, el 20 de octubre de 1709.

En seguida, irritado Rogers por la pérdida de su hermano en la captura de una presa, sorprende una madrugada a Guayaquil, saquea sus hogares y sus templos y, después de recoger por vía de rescate la suma de \$ 24.000, se dirige a las islas Galápagos y en seguida a California, en acecho del galeón de Manila.

Un buen augurio tuvo de que lograría, con más suerte que Dampier, aquella empresa, porque en diciembre de 1709 tomó al cabo de una hora de combate, un buque de 20 cañones y 400 toneladas que venía de la China con un rico cargamento. Se llamaba éste la "Encarnación" y viajaba al mando del Capitán Pichberty. Cinco días más tarde se avisaba el galeón de Manila. Y como los ingleses disponían ahora de tres velas, acometieron en cuadrilla contra él.

Como en el crucero precedente, los corsarios tuvieron la peor parte. El galeón resultó ser una nave formidable de 40 cañones y 900 toneladas, tripulada por 400 hombres escogidos. Rogers sólo tuvo 25 muertos en su buque, siendo el mismo herido a bala en una pierna. Cuatro días antes lo había sido por otro proyectil en la mejilla, pues este aventajado oficial era tan intrépido como poco afortunado en sus acciones personales.

Con aquel escarmiento, y satisfecho del botín antes recogido, que ascendía a \$ 70.000 en metálico y más de 10.000 piezas de sederías de la China y otras especies de valor, Rogers dio la vuelta a Europa por el cabo de Buena Esperanza. El 23 de julio de 1711 echaba su ancla en la boca del Texel, después de

un viaje lleno de aventuras que había durado cerca de tres años.

Rogers fue empleado después por el Gobierno británico en perseguir corsarios y piratas de las Antillas, asunto que conocía perfectamente, y murió con la reputación de excelente marino, el año 1730.

★ ★ ★

1714.— Frézier

De mayor interés político y social que las observaciones científicas del franciscano provenzal Feuillée, fue la misión militar que desempeñó, inmediatamente después del regreso de éste a Francia, el eminente ingeniero ordinario del Rey, Amadeo Francisco Frézier, hombre notable como soldado y como sabio en cualquier país y en cualquier época.

Nacido en las montañas de Saboya, como Feuillée, y veintidós años después de éste, en 1682, contaba apenas treinta años cuando pisó las playas de Chile. Como Feuillée, el brillante oficial había entrado en el mundo destinado a los altares; pero el claustro le fue odioso y prefirió la vida del cuartel.

Luis XIV lo eligió para la delicada misión de explorar las costas de Chile y del Perú, desde el punto de vista de su defensa militar, de su comercio y de su sociabilidad. Su obra narrativa guardará por los siglos la memoria de su autor. Embarcado a bordo de aquel navío "San José", que saliera de San Maló el 6 de enero de 1712, al mando del Capitán Beauchene-Battas, había arribado a Concepción el 18 de junio del mismo año y en seguida, el 5 de septiembre, a Valparaíso.

Disfrazado, contra la suspicacia del capitán general de la colonia, con la apariencia de un simple mercader de pacotilla, se ocupó el activo ingeniero en levantar un plano hidrográfico de aquel puerto y de su costa, en delinear los contornos de sus fortificaciones y, por último, en darse cuenta del estado social, político y comercial de la colonia. Se dirigió en seguida a la capital por las cuestas que llevan a Melipilla y a Talagante. Levantó un plano de Santiago y, con

admirable exactitud, regresó por la cuesta de La Dormida, pasando por Tiltill y Limache, regiones que estudió detalladamente.

Pasó en seguida el "San José" a Coquimbo, en mayo de 1713. De ahí viajó a Caldera, para proseguir hasta Ilo en el Perú. Permaneció unas pocas semanas en Lima y, después de levantar un plano de esta ciudad y de las fortificaciones de El Callao, se hizo a la vela con destino a Penco, en Chile.

Al final de una penosa travesía de seis meses a bordo de una nave llamada "Marina", arribó de regreso a Marsella el 16 de agosto de 1714. El viaje del explorador francés se había prolongado cerca de tres años, y del fruto que de él recogiera dio cuenta a su Gobierno en un notable libro, traducido a varios idiomas y citado como referencia por antiguos historiadores chilenos. Su título fue: "Relación de un viaje al Mar del Sur, a las costas de Chile y el Perú, durante los años 1712, 1713 y 1714, por M. Frézier, ingeniero ordinario del Rey", París, 1716.

Frézier vivió lo suficiente para recibir los respetos de dos generaciones por su talento y sus eminentes servicios profesionales como director de las fortificaciones que entonces se ejecutaban en las costas de Francia. Murió en Brest el año 1773, a la edad de 91 años. Su émulo y predecesor Feuillée había visto también extinguirse su carrera en honrado cargo, falleciendo como director del Observatorio Astronómico de Marsella, el 18 de abril de 1734.

Ordenó también un vasto plan de defensa marítima. Su base era un castillo que se ubicó en lo que es hoy el cerro Cordillera, y se le denominó San José, en honor del gobernador José Garró. Su construcción demoró muchos años. Comenzado en 1682, no estaba aún terminado en 1713, cuando fue descrito minuciosamente por el científico Frézier.

Este castillo fue la residencia oficial del gobernador y jefe militar de la plaza. Se le llamaba Palacio del Gobernador e incluía el cuartel, la cárcel y la capilla. En 1868 se veía aún la ruina de una garita de centinela.

1715.— La Barbinais

Un tercer viajero ha ligado su nombre a la historia del comercio francés en el Pacífico. Fue éste un personaje llamado La Barbinais Le Gentil, que se cita como el primer francés que ha dado la vuelta al mundo, dejando, como Sebastián Elcano entre los españoles y como Drake entre los ingleses, memoria imperecedera de su larga travesía. Y aquí no parecerá fuera de lugar añadir que el primer chileno que, en contra del mareo y el miedo, haya ejecutado aquella hazaña, ha sido nada menos que el señor Francisco Echaurren Huidobro, Comandante General de la Marina de Chile, alrededor del año 1869.

Partió La Barbinais de Francia en agosto de 1714, esto es, dos semanas después que Frézier había llegado de regreso, y el 19 de marzo del año siguiente arribó a Concepción y en seguida a Valparaíso. La relación de su viaje apareció en 1724 con el título de: "Nuevo viaje alrededor del mundo", dedicado al Conde de Morville, Ministro de Estado de Francia.

La primera parte está fechada en Concepción el 19 de marzo de 1715 y la próxima desde Coquimbo, en 1716. La Barbinais dejó Valparaíso el 15 de marzo de 1716, y ese año salió de El Callao para la China, donde llegó el 2 de marzo del año siguiente. Visitó la China, y doblando el cabo de Buena Esperanza, desembarcó en el puerto de Viveros en Galicia el 30 de marzo de 1718, empleando cerca de cuatro años en su peregrinación alrededor del mundo.

Feuillée y Frézier habían sido los dos primeros hombres de ciencia que el Viejo Mundo envió a Chile, visitado hasta entonces sólo por piratas. Gracias a su ingenio quedó para siempre roto el velo de misterio que debía devolver esta parte de la Tierra al patrimonio de la Humanidad, a la cual los españoles, a título de descubridores, la habían usurpado. Le Gentil complementó las obras de estos dos sabios con una obra descriptiva de las regiones visitadas, con criterio de turista, cuyo valor es muy digno de reconocer, como aporte al conocimiento de estos alejados territorios.

1719.— Clipperton

Juan Clipperton, el mismo piloto que abandonó a Dampier en el golfo de Nicoya en 1709, y Jorge Shelvocke, salieron de la rada de Plymouth el 13 de febrero de 1719, en dos buques llamados el "Success" y el "Speedwell", de 36 cañones y 180 tripulantes y de 24 piezas y 100 tripulantes, armados ambos por especuladores de Londres. Y una vez francos en el Atlántico, pusieron sus proas al Cabo de Hornos.

Clipperton era el jefe, porque si bien Shelvocke fuera al principio designado por los armadores para el mando, como antiguo oficial de la Marina Real de Inglaterra, lo perdió porque durante su residencia en Holanda había gastado en festines la mitad de las provisiones de vino de su buque, y así hubo de resignarse a viajar como segundo.

Clipperton hizo una navegación lenta y monótona hasta Juan Fernández. Separado de Shelvocke en el Océano Atlántico, le dejó en aquella isla, buzón de corsarios del Mar del Sur, una carta y señales de su derrotero, por el mes de enero de 1720, y en seguida se fue a esperarlo en el antiguo punto de cita de los bucaneros, la isla de Quibo, en el golfo de Panamá.

El crucero de su segundo fue, al contrario, una campaña llena de pericias y novedades. En las costas del Brasil comenzaron sus aventuras porque encontró allí, lleno de enfermos y tan escaso de agua y víveres como repleto de oro, "El Rubí", que al mando del Capitán Jonquiére llevaba a Europa pasajeros de Chile y del Perú. Era éste el segundo ensayo en grande de navegación directa por el Cabo, después del que saliera de Concepción en 1708 con el Marqués de Corpa. Y tuvo aquel un resultado parecido por sus calamidades. Shelvocke pudo completar aquellas atacando en su fondeadero a la desmantelada nave, pero prefirió compartir la mesa de Jonquiére y empuñar manos amigas, de preferencia al lanzafuego.



En los mares sombríos del Cabo, al encontrar al "Speedwell" tuvo otra

aventura de admirable sencillez. Luchando la fatigada nave con los vientos polares, uno de sus oficiales notó que un albatros se mantenía día y noche sobre uno de los mástiles, y atribuyendo su presencia a un mal augurio, de un disparo lo mató. El huracán se hizo entonces más furioso, causando terror a los supersticiosos navegantes.

Calmados los vendavales y cruzado el Cabo por la latitud 61 grados sur, llegó Shelvocke a las costas de Chiloé, como a un mar desconocido, y después de vagar sin rumbo cierto por los canales y ensenadas, dio vuelta por completo a la Isla Grande y vino a recalar a la boca de la Quiriquina. Allí y en su travesía, el corsario hizo varias presas de cabotaje de insignificante valor, excepto un barco llamado "Mercurio". Tripuló éste con su gente, y a los dos restantes, pobres barquichuelos de Chiloé, les prendió fuego porque sus dueños no se prestaron a un avenimiento de rescate. Muy pobres debieron ser los últimos, porque el capitán corsario no era difícil. Poco más tarde, dejó en libertad a dos embarcaciones de Arica por una botella de pisco, dos cigarros puros y 150 pesos en dinero.

Shelvocke se dirigió a Juan Fernández para reunirse con su jefe. No se conoce correría en el Pacífico más llena de peripecias que la de Shelvocke, y es extraño que tan sólo por haber tenido el mando oficial de la expedición Juan Clipperson, haya corrido aquélla con su nombre. El más singular de aquellos le ocurrió a Shelvocke en el peñón de Robinson Crusoe. Sin saber cómo "y cual el despertar de un sueño", encontróse una mañana allí con su buque hecho pedazos, azotado entre las rocas por las olas.

No salvaron los naufragos otra vitualla que un barril de carne salada, ocho sacos de pan, uno de harina y cuatro pequeños puercos. De modo que estuvieron aquéllos condenados a vivir, como Selkirk, cazando cabras salvajes o con el producto del anzuelo. Shelvocke no se abatió ante aquel revés. De los fragmentos de la nave naufraga hizo una embarcación de 20 pies de largo y, poniéndole el nombre de "Recovery", se lanzó con 46 de los suyos en demanda de nuevas

presas que le indemnizaran sus pérdidas. Once de sus compatriotas y otros tantos indios se negaron a salir de la isla o no tuvieron cabida en la pequeña embarcación.



El primer rumbo de los naufragos fue a la costa de Coquimbo y en seguida a Pisco. Allí se hicieron dueños por sorpresa de un buque de 200 toneladas llamado "Jesús María" y, más prácticos que devotos, le cambiaron su nombre por el de "Happy Reliver". Al fin, el 25 de diciembre de 1720, Shelvocke y Clipperton se reunieron en la isla de Quibo, y desconcertados ambos por su poco éxito, se dirigieron a la China. Todo lo que el último había capturado eran dos marqueses españoles, pobre presa por cierto para los que sólo andaban a caza de galeones.

Por esto al llamado Marqués de la Laguna se le dejó irse con su familia en la costa de Paíta, mientras el otro, llamado Villa-Rocha, gobernador de Panamá, huyó, faltando a su palabra, en las Marianas, felonía censurable aún contra corsarios.

En cuanto al "Mercurio", cuya presa había hecho Shelvocke, armado en guerra en la caleta de Coliumo, pasó a manos de los españoles de una manera singular. A poco de haberse separado del "Speedwell", y cuando éste hacía rumbo a Juan Fernández, lo encontró navegando, allegado a la costa de Chile, el Almirante español Pedro Medranda, que cruzaba en busca de Clipperton en el navío de guerra "Aguila". Como el "Mercurio" fuese un barco muy conocido, se acercaron los españoles con la llaneza de amigos, pues ignoraban su apresamiento. Los ingleses, por su parte, visto lo crítico del lance, fingieron impávidamente su destino, y ocultos bajo las escotillas, comenzaron a contestar a las preguntas de Medranda por intermedio de un indio que dejaron en cubierta. Mediante esta feliz estratagema, en que el indio jugó su malicia bajo la presión de la boca de un fusil, se persuadió el marino español que el "Mercurio" no había avistado a los corsarios ingleses. Pero cuando ya desatracaba para se-

guir su rumbo al sur, se le ocurrió a uno de los últimos sacar su cuerpo sobre la cubierta, y al divisarlo desde lo alto de una verga un francés que estaba en acecho, notando que llevaba "pantalones largos", dio el grito de alarma con todos sus pulmones: "Par Dieu, monsieur, ils sont anglais" (marzo de 1720).

Desde entonces los captores del "Mercurio" quedaron como prisioneros del Almirante del Mar del Sur.

Fueron éstos, de los últimos ingleses en las aguas del Pacífico Sur. Y aquellos que recuerden la temeridad y hazañas de los que les habían precedido, encontrarán, sin duda, que ese género de guerra había perdido el único principio que podía excusar su miserable empeño: la audacia. Los navegantes ingleses que visitaron las costas de Chile desde Clipperton a Banks (1720-1809), no fueron sino vulgares contrabandistas.

La memorable bancarrota de la Compañía del Mar del Sur ocurrió precisamente en los días en que Clipperton y Shelvocke llegaban de regreso a Inglaterra. Después del obscuro Clipperton, el puesto de la historia naval de Inglaterra en el Pacífico corresponde al ilustre Almirante Sir George Anson.

1722. Rogewine

Las viejas crónicas de América, a principios del siglo XVIII, sólo hacen memoria de dos expediciones holandesas. La célebre del Almirante Rogewine en 1722, que fue, más bien que un crucero hostil, un viaje de exploración, y la escuadrilla llamada de Zelandia en el año precedente.

La escuadrilla de Rogewine, llamada generalmente la "Expedición de los Tres Buques", se componía de la manera siguiente: el "Aguila", capitán Jacobo Koste, buque de 36 cañones y 111 tripulantes; el "Thienhoven", capitán Jaques Bauman, de 28 cañones con 100 tripulantes, y la galera "Africana", capitán Enrique Rossenthal, de 14 cañones y 100 hombres. (*)

Salió de Amsterdam el 16 de julio de 1721, tocó en la isla Mocha el 10 de marzo del año siguiente y una semana más tarde en Juan Fernández. De allí se dirigió a reconcer la Isla de Pascua, en la latitud que le había fijado Lionel Waffer, pero encontrándola por diverso rumbo, el Almirante holandés reclamó para sí el título de primer descubridor. Ello no le valió para que lo respetaran sus compatriotas de Batavia, donde sufrió una injusta prisión.

Regresó al puerto de partida el año 1723, empleando 790 días en dar la vuelta al mundo.

La expedición de Zelandia, que penetró en el Pacífico en el invierno de 1721, se componía de tres buques para el comercio y para la guerra. Su inesperada aparición en El Callao puso en serios conflictos al Virrey. La Armada del Mar del Sur se hallaba reducida a pontones. Antes, uno de los buques, el "San Luis", el 12 de mayo de 1721, se presentó en la bahía de Coquimbo, dando lugar a combates en tierra como los de Sharp y Davis, ocurridos en los últimos cuarenta años.

Después de la dispersión de la flotilla de Zelandia, el silencio y la soledad se hicieron sentir otra vez en el Pacífico.

La gloria del descubrimiento de la isla de Pascua corresponde entera al Almirante Rogewine, que llegó allí el Domingo de Pascua (5 de abril) de 1722, y en homenaje a ese día la llamó Paasch Eyland, Isla de Pascua. La isla recibió así su bautismo europeo en holandés.

Antes de su descubrimiento, se indicaba vagamente su existencia llamándola isla de Davis, porque el pirata británico de ese nombre había declarado en 1686 que a 500 millas de la costa de Chile había divisado una isla baja y arenosa. De allí que algunos hayan afirmado que Davis fue quien descubrió la isla. Ni la distancia señalada ni la posición geográfica corresponden a ella, y lo probable es que la isla divisada fuesen las rocas de Salas y Gómez.

La isla de Pascua, de 118 kilómetros cuadrados de superficie, se encuentra en

(*) Un ejemplar de la obra descriptiva de este viaje existe en la Biblioteca Nacional).

NAVEGANTES Y CORSARIOS.....
(Continúa en la página 119).