

# NAVEGANTES Y CORSARIOS

## POR LOS

### MARES CHILENOS

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

#### VII PARTE

#### DESDE ANSON A LA PEROUSE

#### 1740.—Anson

La mayoría de los hombres de mar que han ganado un nombre en la Historia, lo han debido generalmente a sus rasgos de valor o habilidad militar en el desarrollo de alguna operación de guerra.

Ellos, con sus hechos heroicos, han dejado a las generaciones el ejemplo más altamente apreciado. Pero otras cualidades también deben acompañar al valor y al talento militar, y éstas son las que precisamente caracterizaron la personalidad del barón sir George Anson. La abnegación por la carrera y una firmeza de propósitos inquebrantable proporcionan también éxito al marino en sus empresas.

Nació el Almirante Anson en 1697. El año 1712 ingresó a la Armada donde sirvió sin obtener menciones especiales,

hasta reaparecer en los anales de la Historia doce años más tarde con el grado de capitán de navío. En ese grado prestó sus servicios en dos ocasiones: en la estación naval de Norteamérica al mando del "Scarborough" (1724-1730) y del "Squirrel" (1733-1735).

Inglaterra había declarado la guerra a España, en octubre de 1739. Las primeras hostilidades fueron naturalmente dirigidas contra las colonias hispanoamericanas, que eran la causa de la disputa.

Para dar una batida al comercio colonial español en la América del Sur, se comisionó al distinguido comodoro Sir George Anson, al mando de una escuadrilla compuesta de los siguientes buques: "Centurion" (60), capitán Anson; "Severn", "Sheep", "Pearl", "Tryal", "Wager", "Gloucester" y "Anna Pink".

Desde los primeros días de su alistamiento pareció que a esta escuadrilla no

la esperaban días muy felices; medianamente equipada y con escasa tripulación se hizo a la mar, tras larga espera, desde Portsmouth, el 13 de septiembre de 1740; por cierto muchas semanas después de la fecha que se había fijado para el zarpe.

La misión de Anson era doblar el Cabo de Hornos y atacar las colonias españolas en la costa Oeste de Sud América, donde debía usar sus mejores esfuerzos para dañar o molestar en cualquier sentido a los españoles, ya fuera por tierra o por mar; atacar cualquier sitio que él juzgara necesario; cultivar el mejor entendimiento o amistad con los indios de Chile, porque se tenía la seguridad de que éstos se unirían a los extranjeros con el fin de atacar a los españoles; atacar El Callao si le era posible, y unirse con los insurrectos del Perú, dispuestos a levantarse contra el rey de España, pues la opresión y tiranía ejercida por los virreyes y gobernadores anticipaban un éxito en cualquier empresa de esta clase; tentar la captura de buques españoles comerciando entre Lima y Panamá; procurar la destrucción de esta última ciudad; capturar el buque de Acapulco que zarpaba anualmente a Manila en una época determinada; por último, regresar a Gran Bretaña por el Cabo de Hornos o Cabo Buena Esperanza, según sus conveniencias, pudiendo también dejar destacados los buques que estimara necesarios.

A su arribo a Madeira, encontró que allí lo esperaban fuerzas españolas al mando de un capitán llamado Pizarro, con las cuales sostuvo un ligero combate.

Anson dejó Madeira sólo el 3 de noviembre de 1740 con rumbo al Brasil. A los pocos días de zarpar le sobrevinieron serios contratiempos al personal de la escuadrilla. Muchos de ellos perecieron a consecuencia de las enfermedades tropicales, por lo cual apresuró la recalada en las costas del Brasil a fin de darles un pequeño descanso.

En los días que estuvo en la bahía Santa Catalina (Brasil), en el buque insignia, el "Centurion", había noventa y seis hombres enfermos y se registraban a la fecha cerca de treinta fallecimientos.

Anson no desmayaba ante las múltiples dificultades que se oponían a su paso, y a principios de enero de 1741, con

la gente algo restablecida, se hizo a la vela con el firme propósito de pasar con su escuadrilla al océano Pacífico. Arribó a la bahía de San Julián a fines de enero, donde quedó algunos días alistándose para emprender la última y más difícil de las etapas.

En vez de tomar la ruta del estrecho prefirió pasar por el Cabo de Hornos, dejando San Julián a fines de febrero del mismo año.

La escuadrilla cruzó el estrecho Le Maire sin el menor contratiempo, pero, acercándose a los mares australes, fue cogida por un furioso temporal que dispersó sus buques, obligándolos a tomar distintas rutas en defensa de los elementos, que con extraordinaria fuerza se habían desencadenado. Tres de los buques "pasaron durante noventa días rondando el Cabo de Hornos" en pleno temporal, sin que fuera posible tomar decisión alguna para seguir adelante. Ignorando cada cual el paradero de sus compañeros, con las tripulaciones de nuevo atacadas por varias enfermedades, prosiguió la escuadrilla su esforzado derrotero sin que el mal tiempo ni el lastimoso estado sanitario de sus tripulantes les hicieran desfallecer.

Por fin, el 9 de junio, después de tres meses de sacrificios, llegó el "Centurion" a Juan Fernández, escaso de agua, sin víveres y con sólo diez tripulantes en estado de salud para cubrir las guardias.

Pocos días después llegaba al "rendez vous" el "Tryal", con su comandante, un teniente y tres hombres, que eran cuantos quedaban con cierto valor de trabajar.

Otro buque, el "Gloucester", llegó el 22 de junio, pero tan averiado como para concluir definitivamente sus servicios en aquella isla.

El 16 de agosto, el "Anna Pink", que conducía las provisiones, también arribó al punto de reunión, con su tripulación completa y en condiciones generales muy superiores a sus compañeros.

De los restantes, dos ("Severn" y "Pearl") no consiguieron cruzar el Cabo de Hornos, regresando al Brasil; el tercero, llamado "Wager", naufragó al sur del Golfo de Penas en las costas de Chile.

El "Wager", al mando del capitán David Cheap, después de ganar las aguas del Pacífico mediante los enormes esfuerzos desplegados por sus tripulantes, chocó con una roca en las cercanías de las islas Guayaneco, situadas en el Golfo de Penas, al sur de la península de Tres Montes (15 de mayo de 1741). El buque se fue a pique a pocos metros de la playa, donde parece se pretendía vararlo. Su tripulación se salvó íntegra, construyéndose en tierra un campamento con todos los materiales desembarcados del buque. De los 130 hombres de tripulación, apenas 13 estaban sanos; los demás, atacados desde meses por el escorbuto y otras enfermedades.

Al poco tiempo estalló una insurrección, por lo cual el capitán se vio obligado a tomar severas medidas, extremándolas con el fusilamiento del guardiamarina Cozens, que hacía de cabecilla. A pesar de que el castigo aplicado a Cozens fue bastante severo, el descontento y la insurrección aumentaron hasta optar la gran mayoría de los marineros por equipar una embarcación con la cual pensaban regresar a Inglaterra a través del Estrecho de Magallanes. El Capitán Cheap no aceptó el plan de la tripulación.

Una noche lo capturaron y decidieron hacerse a la mar, dejándolo abandonado, según ellos por haber fusilado al guardiamarina Cozens. El médico, el jefe de la guarnición y ocho marineros rehusaron fugarse y permanecieron fieles al capitán.

Poco después de partir, los guardiamarinas Campbell y Byron, acompañados de ocho marineros, regresaron a tierra a fin de apoyar la idea del capitán y de los pocos hombres que le permanecieron fieles.

Días más tarde abandonaron también el campamento, y guiados por algunos indígenas que encontraron en su ruta, arribaron a las costas de Chiloé. De allí volvieron a fugarse algunos marineros, pero el comandante del "Wager" y los dos guardiamarinas fueron amablemente atendidos por el Gobernador de la isla y mandados más tarde a Valparaíso. Los primeros fugitivos cumplieron con su ob-

jetivo y, cruzando el Estrecho, llegaron a la población portuguesa de Río Grande, de donde se fueron a Lisboa.

Estas notables aventuras han sido detalladamente descritas por los guardiamarinas Campbell y Byron y constituyen por cierto una lectura interesantísima en materia de naufragios.

\* \* \*

Estas fueron las tristes condiciones en que arribó la escuadra del comodoro Anson a los mares occidentales de la América del Sur.

En el curso de la navegación de Cabo de Hornos a la isla Juan Fernández no recaló en las costas chilenas. Sin embargo, es curioso observar en el derrotero de su viaje que al aproximarse a la latitud de Juan Fernández avistó, el 30 de mayo, a unas 12 leguas de la costa, los nevados picachos de la cordillera de los Andes. Un temperamento débil no habría desperdiciado la ocasión de tener a la vista una costa poblada para dirigir allí su proa y dar por fracasada la expedición confiada a su cargo. Pero Anson, inflexible en sus propósitos, prescindiendo con dolor del estado angustioso de sus tripulantes, no aprovechó esa circunstancia para rectificar su situación y enderezó más decididamente la proa al punto de reunión. Anson, dando un hermoso ejemplo, fue el primero en arribar a Juan Fernández al cabo de más de cien días de penurias. Dos horas tardó la maniobra de cargar el aparejo; eran apenas un grupo de hombres los que podían trabajar, pues de los 500 tripulantes de la escuadrilla vivían sólo 250 y de éstos no había sino unos 50 en pie; de todos los restantes, muy pocos eran capaces de contribuir en algo al servicio de las naves y al éxito de su empresa.

La impresión que hizo la isla a los tripulantes de la escuadra fue magnífica: en sus valles encontraron hermosas flores y plantas; por las quebradas corrían cristalinos arroyuelos y cascadas; por sus escarpadas colinas que bruscamente morían en el mar, hicieron alegres excursiones saludables para el penoso estado físico en que venían.

Pero las enfermedades y las diarias sepultaciones de los caídos, privaron al per-

sonal del "Centurion" y demás buques de mejores días en la pintoresca isla, que hasta nuestros tiempos es uno de los sitios privilegiados del turismo. Anson, ayudado por el capellán Richard Walter, hizo una interesante descripción de todo cuanto allí había: los marineros encontraron su diversión predilecta en dar caza a las cabras salvajes; otros se dedicaron a la pesca, que era abundantísima; otros, al cultivo de las plantas y las flores, y en fin, el agua y las verduras frescas contribuyeron junto con la magnificencia del paisaje, a devolver la salud y dar un poco de alegría a los expedicionarios.

Al mismo tiempo, Anson se ocupó de reparar sus averías, principalmente las del "Centurion", y levantó un plano del puerto de Cumberland, que así denominó al llamado antes San Juan Bautista.

En las memorias de Anson se registran narraciones muy interesantes acerca de la isla, algunas de las cuales guardan curiosa relación con la estadía de otras expediciones y del famoso Alejandro Selkirk, de tan conocida como pintoresca historia. Un pasaje se refiere a un cabro de aspecto venerable, que cayó en poder de sus marineros, el cual tenía las orejas perforadas con una marca especial que Selkirk acostumbraba hacerles durante su dominio en la isla alrededor de treinta y dos años antes. También menciona los perros llevados por los conquistadores españoles, los que contribuyeron poderosamente a convertir en salvaje la vida de las cabras, que eran ya difíciles de domesticar.

\* \* \*

Convencido el comodoro de que prolongar la estadía en Juan Fernández sólo conduciría a "matar a pausa" y llenar de tedio a los pocos hombres que le quedaban en estado de trabajar, decidió tomar una gran resolución y lanzarse otra vez a la mar en busca de nuevas aventuras. Aunque todos los fracasos de su viaje eran sobrados motivos para abandonar cualquier proyecto de importancia, el carácter del gran marino lo llevó de nuevo a buscar por todos los mares del globo cualquier golpe que hiciera en algo provechosa la expedición.

Ante la ausencia de fuerzas españolas con quienes combatir, decidió dejar el puerto, abandonando por inservibles dos de sus buques: el "Tryal" y el "Anna Pink", y con los tres que le quedaban realizó un crucero a lo largo de las costas americanas.

Desembarcó con 38 hombres en Paita, ciudad que capturó al asalto, dedicándose en seguida al saqueo (13-15 de noviembre de 1741).

Su próxima escala fue en la isla Tinian (Grupo de los Ladrones, Oceanía), y luego la pérdida del "Gloucester" le permitió tripular convenientemente el "Centurion", con el cual puso proa a los puertos de la China (noviembre de 1742). Arribó a Macao y allí tuvo incidencias muy curiosas con las autoridades y grandes personajes chinos. Por fin, libre de estas dificultades, Anson dejó este puerto con el único buque que le quedaba, para emprender la travesía de los mares de la India, abrigando la esperanza de interceptar algunos de los buques con tesoros que a veces hacían el viaje de México a las islas Filipinas.

Anson, con la perseverancia invencible de su temperamento, demostrado en todo el curso de este viaje, vino a ser recompensado sólo al final, con la captura de la nave "Nuestra Señora de Covadonga", en las afueras del Cabo Espíritu Santo (20 de junio de 1743).

Esta conquista constituía el único éxito de su desgraciado viaje. Con ella regresó a Macao, vendiendo su cargamento a comerciantes chinos (\*). Con la satisfacción alcanzada, Anson y sus compañeros emprendieron la travesía de regreso a Inglaterra, cruzando sin contratiempos el Cabo de Buena Esperanza (junio de 1744).

La última aventura del "Centurion" dejó a Anson en posesión de una inmensa fortuna que le permitía vivir holgadamente el resto de sus días; pero no eran tales las intenciones del célebre navegante, y renunciando al descanso que tanto merecía, puso sus servicios a disposición del Almirantazgo.

---

(\*) Obtuvo 1.500.000 dólares en dinero corriente.

Habría aceptado un mando de escuadra con el grado de contraalmirante, al no haberse producido un incidente enojoso entre él y el Almirantazgo, por lo que se aprestó a dejar definitivamente la Marina. Propuso el ascenso de uno de sus mejores oficiales durante la vuelta al mundo, lo que no fue aceptado por los almirantes, hecho que ofendió la dignidad de Anson, de tal modo que prefirió dejar el servicio, antes de soportar una injusticia semejante. Felizmente el incidente tuvo arreglo y la Marina pudo conservar a Anson en sus filas, donde iba a dejar tan valiosos frutos.

Estas dificultades en nada habían hecho decaer el prestigio y la fama de Anson, y se le siguió nombrando universalmente como el famoso capitán inglés que dio una vuelta al mundo, considerada como una de las más accidentadas y difíciles que se conocían hasta entonces. Su alma fuerte, un espíritu de perseverancia a toda prueba y una firmeza de carácter jamás vencida, fueron las cualidades que lo libraron de sucumbir en sus empresas, afrontando con temeridad las más difíciles circunstancias con un personal a sus órdenes abatido por toda clase de privaciones y epidemias.

Pero este gran marino, este hombre de hierro, era también un severo administrador y un buen estadista.

Agregado al Almirantazgo, hizo por la Marina inglesa en algunos años de labor, lo que sus antecesores no habían conseguido en varios lustros.

Enorme descontento produjo en Inglaterra el estado de la flota en las guerras con Francia y España (1739-1747), y la necesidad de imprimir a la Marina nuevos rumbos se hizo general en el pueblo inglés, deseoso de apoyar con sus fuerzas la obra de engrandecerla. Faltaba sólo el hombre, y esta designación recayó en el Almirante Sir George Anson.

Invitado por el duque de Bedford, entonces primer lord del Almirantazgo, a acompañarlo en sus labores, estuvo varios años en íntima colaboración al lado del lord en las tareas de prestigiar y reorganizar la Marina. Como subordinado de lord Sandwich, y por último como primer lord en propiedad, trabajó con cortas interrupciones en el Almirantazgo desde 1745 hasta el día de su muerte,

acaecida en el año 1762, cerca de treinta años más tarde.

Su administración fue notable, enmendando todo lo que era inconveniente a los servicios de la Marina. Se mejoraron los diques y astilleros; la tramitación administrativa, en completo estado de abandono y corrupción, fue severamente organizada; los ascensos del personal, que sólo obedecían a las circunstancias, quedaron debidamente regularizados, y así fue dejando en cada departamento de la Armada la huella de su mano firme y progresista.

Revisó cuidadosamente las ordenanzas navales, las que permanecieron sin alteraciones hasta 1865. Dispuso convenientemente las tramitaciones de justicia militar y penas de alta traición, etc. Quedaron establecidas las inspecciones en las escuadras y apostaderos, creando, también en los buques la guarnición embarcada (Mariners) el año 1755.

El magnífico grado de eficiencia de la flota inglesa en los años posteriores fue debido, sin duda, en gran parte a la brillante administración de lord Anson frente al Almirantazgo.

En la vida privada y sobre todo en sociedad, Anson era frío y taciturno. A estas cualidades debió quizás las antipatías que se captó de algunos hombres de gran influencia en la época. El ministro Walpole, por ejemplo, emitió opiniones muy despectivas sobre Anson, pero los historiadores atribuyen estos ataques únicamente a pasiones políticas y a desavenencias personales entre estos dos grandes hombres.

Después de llegar al grado de vicealmirante (1749) fue designado para suceder a lord Sandwich como primer lord (1741) y el año 1761, poco antes de su muerte, recibió el grado de almirante de la flota.

### 1767.—Bougainville

Después de su viaje a las islas Malvinas el año anterior, Bougainville salió de Paimboeuf, puerto de Bretaña, el 5 de noviembre de 1766, al mando de dos buques: la "Etiole" y la "Boudeuse", y después de emplear 42 días en el paso del Estrecho de Magallanes, salió al Pacífico el 26 de enero de 1768, regresan-

do a Saint Maló el 16 de marzo de 1769, en un viaje de más de dos años.

Cruzado el Estrecho en 1767, llegó a descubrir, según es fama, en pleno Océano Pacífico la isla de Tahiti y completó por primera vez bajo el pabellón de Francia la vuelta del globo (1766-1769),

Precedió al ilustre Cook, y su celebridad no fue completa, debido a que La Perouse haría un viaje mucho más interesante, de 1785 a 1788.

El cruce del Estrecho de Magallanes le fue muy penoso; las neblinas, los vientos huracanados retardaron su navegación considerablemente. Pero Bougainville luchó contra todas las dificultades y obstáculos con su intrepidez característica, y a pesar de todo demoró solamente 52 días en el cruce del Atlántico al Pacífico, jornada que se presumía de 132 singladuras como normales.

No obstante, la navegación resultó sumamente fructífera, los descubrimientos se multiplicaron y se obtuvieron conocimientos útiles para los navegantes. Su obra "Viaje Alrededor del Mundo", publicada en París el año 1771, formada por ocho volúmenes, fue traducida al inglés y al alemán al poco tiempo de publicarse. Las ilustraciones, dibujadas por su propia mano acerca de la navegación y sobre Tahiti y sus habitantes, que le brindaron hospitalidad, constituyen un adorno notable a sus redacciones profesionales.

Este viaje, que era el primero que realizaban los franceses alrededor del mundo, cruzó los 360° de los meridianos terrestres y elevó a Bougainville al rango de los grandes navegantes de la época. Las medidas sanitarias adoptadas con la tripulación previnieron las epidemias y él no perdió sino siete hombres en los dos buques bajo sus órdenes.

En sus relaciones con las tribus salvajes, supo cultivar amistad y concordia entre ellos.

De regreso a Europa por Batavia, isla de Francia y Cabo de Buena Esperanza, arribó a Saint Maló el 16 de marzo de 1769 al cabo de una navegación de dos años y cuatro meses. A su llegada el país estaba en paz, lo que aprovechó para redactar su interesante obra antes citada. Pero Bougainville no había nacido para

una existencia de reposo y planeó un viaje al Polo Norte, acompañado del astrónomo Cassini, que no se realizó por sobrevenir de nuevo la guerra con Gran Bretaña el año 1778.

El incansable comandante combatió por su patria al mando de varios buques y tomó parte en numerosas acciones de guerra. Con el advenimiento de Napoleón al trono, Bougainville, que formaba parte de varias Academias Científicas como miembro de Geografía y Navegación y del Bureau de Longitudes, el Emperador, que admiraba los trabajos de este capitán, le hizo miembro del Senado y de la Legión de Honor.

Colmado de honores y dignidades vivió hasta la edad de 82 años, con sus facultades en pleno brillo y rodeado de su familia. Murió el 31 de agosto de 1811. Uno de sus tres hijos fue capitán de navío de la Armada y, siguiendo el ejemplo de su padre, comandó la fragata "Thetis" y la corbeta "Esperance" en viajes alrededor del mundo durante los años 1824, 1825 y 1826. Bajo su inspiración se erigió un monumento a La Perouse en las playas de Botany-Bay, donde este gran navegante perdió la vida.

#### 1768.—Cook

El capitán británico James Cook, uno de los más grandes navegantes y descubridores de Gran Bretaña, cruzó también nuestras aguas del Pacífico, como lo hicieran, La Perouse, Bougainville y Dumont D'Urville, marinos franceses de fama mundial.

Cook nació en el pequeño pueblo de Marton Yorkshire el año 1728. A los catorce años escapó de su casa para enrolarse en un barco carbonero, del cual llegó a ser su segundo en el mando.

Al declararse la guerra de los Siete Años (1755), Cook se incorporó a la Armada como voluntario y fue destinado a Norteamérica. A los treinta años de edad recibió el mando del "Mercury", con instrucciones de unirse al Almirante Saunders, quien con el General Wolfe, luchaba en el memorable sitio de Quebec. Se le encomendó en el curso de esta operación efectuar un sondaje del río San Lorenzo, trabajo que por estimarse muy satisfactorio no fue necesario repetirlo.

En 1766 el Gobierno eligió a James Cook para observar el paso del planeta Venus en el Pacífico. El "Endeavour", con ochenta y cinco hombres, zarpó de Plymouth en agosto de 1768, para el primero de sus tres grandes viajes.

Doblaron el Cabo y arribaron a la hermosa isla de Otahiti, donde observaron el paso de Venus y permanecieron tres meses. En seguida descubrieron las islas Sociedad y después enfilaron rumbo hacia Nueva Zelandia. Acto seguido zarparon con rumbo a Australia, exploraron la costa oriental en dos mil millas de extensión y tomaron posesión del país en nombre del rey. Después se dirigieron a Batavia, navegando entre Nueva Holanda y Nueva Guinea, prueba de que eran dos países distintos. Regresó por vía del Cabo y Santa Elena y fondeó en los Downs, aportando a su patria, sin ningún incidente digno de mención, los más grandes descubrimientos de tierras desde la época de Colón.

El capitán James Cook penetró el 14 de enero de 1769 en el estrecho Le Maire de la Tierra del Fuego, del cual fue despedido con gran violencia por un temporal. Las olas eran tan altas que el bauprés fue cubierto por las aguas con singular frecuencia. Al fin lograron anclar en una pequeña ensenada, a la que el capitán Cook denominó de San Vicente. Aunque doblar el Cabo de Hornos significaba un peligro y también era arriesgado cruzar el Estrecho de Magallanes, el "Endeavour" dobló el Cabo con tanta facilidad como si se tratara del norte de Foreland en la costa de Kent. El cielo estaba despejado, el viento en calma y el tiempo excelente.

El 14 de abril de 1771 el "Endeavour" se hacía a la mar desde Cabo de Buena Esperanza con destino a la isla Santa Elena y el 12 de julio fondeaba en puertos ingleses después de una ausencia de dos años, nueve meses y catorce días. Además de varias islas jamás visitadas determinó que Nueva Zelandia se componía de dos islas, navegando entre ambas; y exploró más de dos mil millas de la costa de Nueva Holanda, apenas conocida por los europeos. Estos fueron los justos méritos del primer viaje del capitán Cook.

\* \* \*

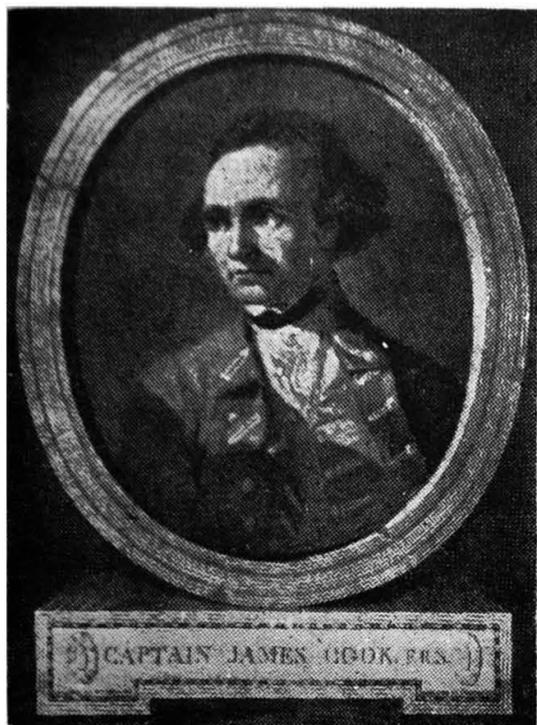
El otoño siguiente recibió Cook la misión de "completar el descubrimiento del Hemisferio austral". Se le asignaron dos barcos de S.M., el "Resolution", de 462 toneladas, y el "Adventure", de 366 toneladas. Dejó Inglaterra en julio de 1772, y navegó por vía del Cabo con rumbo al sur, hasta el océano Atlántico.

Después de recorrer tres mil quinientas leguas, tocaron en Nueva Zelandia, y siguieron de nuevo a las extensiones heladas del sur, hasta donde les fue posible avanzar. Cook gobernó su barco directamente al Polo, y demostró que el gran continente austral de los mapas antiguos no existía. Empezó el camino de regreso, descubrió muchas islas y después de salvar una distancia de mar mayor que la que salvara hasta entonces embarcación alguna, regresó de nuevo a Inglaterra. En esta ocasión, durante toda la travesía, sólo perdieron un hombre por enfermedad.

En el segundo viaje penetró en el Polo Sur más que ningún navegante anterior. (Cincuenta años después, 1823, Weddell alcanzó a la latitud 74° 15' y avanzó 214 mlls. más al sur que el capitán Cook). El 26 de marzo de 1773 penetraron en la bahía Dusky, anclaron en 50 brazas de profundidad al cabo de ciento siete días de viaje, con un recorrido de 3.660 leguas sin haber avistado tierra una sola vez.

En marzo de 1774 arribaron a la isla de Pascua, donde consiguieron de los nativos plátanos, patatas y caña de azúcar, empleando los dialectos de Otahiti y cambiando estos productos por espejos, clavos y piezas de tela. Entonces descubrieron que ellos eran tan expertos ladrones y embaucadores en sus trueques como todos los que habían conocido antes.

Observaron que abundaban las estatuas gigantescas, algunas colocadas en grupos sobre plataformas y otras fijadas a escasa profundidad. Midieron una que estaba caída y sus dimensiones eran de veintisiete pies de largo por ocho de ancho en los hombros. No divisaron ningún animal y sólo pocos pájaros. El capitán Cook determinó zarpar a la mañana siguiente, pues no había razón para prolongar la estadía. No encontraron agua, salvo la que los nativos les trajeron en



un par de ocasiones y que, aunque salobre y de mal olor, resultó aceptable para la bebida.

Los habitantes no excedían de seiscientos o setecientos, y dos terceras partes pertenecían al sexo masculino. O había pocas mujeres o bien las mantenían ocultas. Los nativos eran bajos de estatura, vivarachos y activos, amistosos y hospitalarios con los extranjeros, pero aficionados al hurto como sus vecinos. Aunque afables e inofensivos, no carecían de armas, tales como pequeñas mazas de madera. Sus viviendas eran chozas miserables.

El 16 de marzo la expedición se hizo a la mar con vientos alisios persistentes y buen tiempo.

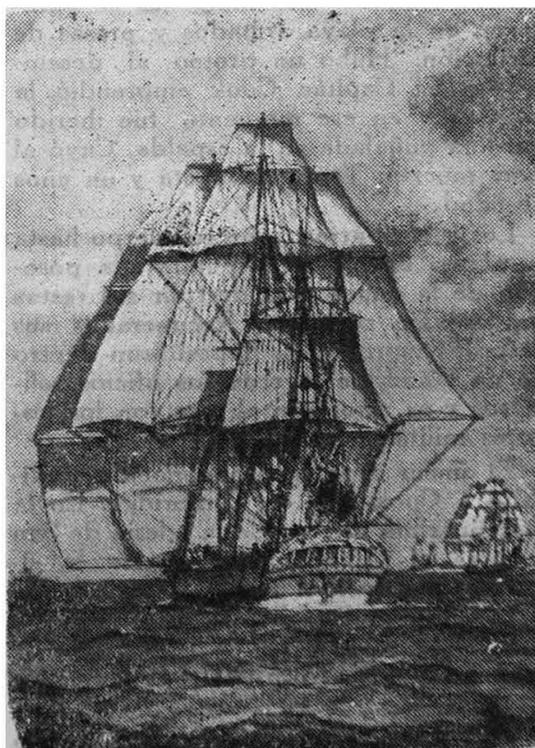
En el segundo viaje, el capitán Cook estuvo ausente de Inglaterra durante tres años y dieciocho días y sólo perdió cuatro hombres. En este viaje demostró haber resuelto la duda sobre un continente meridional, al atravesar ese hemisferio de modo que no dejó posibilidad de su existencia. Descubrió Nueva Caledonia, la isla de Georgia y una costa desconocida a la que denominó Tierra Sandwich. Después de visitar dos veces los mares

tropicales, fijó la situación de los antiguos e hizo varios nuevos descubrimientos.

\* \* \*

El tercer y último viaje de exploración del capitán Cook al océano Pacífico y para conocer el hemisferio norte, se llevó a cabo en los buques de S.M. "Resolution", de 462 toneladas, y "Discovery", de 300 toneladas, durante los años 1776 a 1779.

Para la dirección de semejante empresa se requería habilidad, perseverancia y aptitudes; el capitán Cook era el más capacitado. Se pensó en solicitar su consejo con respecto a la persona más indicada para confiarle este viaje. Algunos distinguidos personajes navales fueron invitados a reunirse con el capitán Cook en casa de Lord Sandwich, que presidía entonces el Almirantazgo. De repente Cook se puso de pie y ofreció sus servicios para dirigir tan magna empresa. Ninguna proposición podía ser mejor acogida y Cook fue revestido inmediatamente del mando y se procuró establecer un plan de navegación.



Viajes de Cook: El "Resolution" y el "Discovery" en las costas de Australia.

La finalidad de este tercer viaje era la de descubrir si existía un paso al nordeste que comunicase al Pacífico, visitando la Tierra de Van Diemen, Nueva Zelandia, Otahiti y las islas Friendly. Entonces tomaron rumbo a Norteamérica. Las islas Sandwich fueron descubiertas en febrero y en marzo de 1778 avistaron el continente americano. Durante todo el verano exploraron el Estrecho de Bering, pero no había señales de un paso libre, y el Capitán Cook decidió regresar a Hawái, en las islas Sandwich.

En el mes de enero de 1779, la nave de Cook tomaba fondeadero en la bahía de Karakakoa, situada en la parte occidental de la isla de Owíhi, en una región llamada Akona.

Este fue su fin. Los indígenas se hallaban celebrando una victoria cuando ellos llegaron, y confundieron a los ingleses con el gran Dios Lono y su inmortal compañía. Se hicieron ofrendas de honores divinos y, cosa extraña, Cook los aceptó en favor del éxito de la expedición. Pero hubo actitudes sospechosas que obligaron a Cook a escapar. La falla de un mastelero le obligó a regresar al cabo de una semana. Los indígenas se agruparon en la playa armados y presas de excitación. Hubo un tiroteo al desembarcar. El Capitán Cook emprendió la retirada y en ese momento fue herido por una puñalada en la espalda. Cayó al agua muerto. Tenía cincuenta y un años de edad.

Los isleños arrastraron su cuerpo hasta la playa, donde se disputaron la posesión de la daga, para destruir sus restos con salvaje regocijo. Recuperados sus despojos mortales, se depositaron dentro de un ataúd, se leyeron los oficios religiosos y se arrojaron al mar con los honores militares de rigor.

El único monumento conocido dedicado a Cook está en Cambridge. En la losa próxima al altar de la iglesia de San Andrés el Grande, puede leerse la siguiente inscripción:

### EN MEMORIA

Del Capitán JAMES COOK, de la Armada Real, uno de los más famosos navegantes que han existido en ésta o en épocas anteriores.

Muerto por los nativos de Owíhi, en el Océano Pacífico, el 14 de febrero de 1779, a los 51 años de edad.

Sobre la losa hay un motivo alegórico esculpido como recuerdo de los descubrimientos navales; debajo, en un pequeño escudo, la divisa de un globo y una estrella, con el lema:

NIL INTENTATUM RELIQUIT.

### 1785. Córdova

Expediciones puramente marítimas como la de Malaspina, ejecutaron las goletas "Sutil" y "Mexicana", saliendo desde Acapulco el año 1791, y exploraron los estrechos de Juan de Fuca. Pero la más famosa fue la de Antonio Córdova, en la nave "Nuestra Señora de la Cabeza", que exploró prolijamente el Estrecho de Magallanes, bautizando con nombres españoles algunos cabos y ensenadas (1785-86). Por último, otra que condujo el mismo Córdova en 1788 al mando de la "Casilda" y "Santa Eulalia", para reconocer las costas occidentales de la Tierra del Fuego, expediciones que por su naturaleza, merecen recordarse en las crónicas de la ciencia.

En su libro descriptivo, Córdova se pronuncia en contra de la vía del Estrecho para la navegación a la vela y cita en apoyo de su doctrina el hecho de que en cerca de 300 años no habían cruzado esa vía sino unos 30 navegantes, desde que se descubrió el Cabo de Hornos.

De la misma opinión habían sido los hermanos Nodal, los primeros exploradores náuticos del Cabo, además de Wallis y Carteret y la mayoría de los navegantes ingleses. Sólo Bougainville y Byron manifiestan cierta parcialidad por el Estrecho, por aquello de que "cada cual habla de la feria, según le ha ido en ella".

Por una singular coincidencia, uno y otro de estos dos últimos navegantes emplearon sólo 52 días en cruzar el Estrecho. Byron desde el 17 de febrero al 9 de abril y Bougainville desde el 3 de diciembre al 26 de enero.

José Antonio de Córdova, al mando de la fragata "Santa María de la Cabeza", realizó su viaje en los años 1785 y 1786, del cual publicó en 1788 en Madrid una hermosa relación, apreciada

hasta ahora por los amantes de esta clase de lecturas. Después de recordar las argumentaciones que se habían hecho valer ante la Corte de España, para establecer en el Estrecho de Magallanes una posesión española, dice que, demostrado ya por él que no conviene escoger este rumbo para el Pacífico, "no queda razón alguna ni de utilidad ni de conveniencia, ni de política, que obligue a nadie al duro castigo de renunciar a su patria para poblar el Estrecho".

### 1786. La Perouse

Juan Francisco de Galaup, Conde La Perouse, fue uno de los más célebres navegantes del mundo. Después de prestar valiosos servicios a la Marina de guerra francesa, Luis XVI le encargó la misión de completar los trabajos llevados a cabo por Cook y Bougainville. Completó su expedición con varios sabios franceses que lo acompañaban, haciéndose a la mar en Brest, al mando de dos naves, "La Boussole" y "L'Astrolabe", el 1º de agosto de 1785.

Cruzó el Pacífico por el Cabo de Hornos; subió por la costa de América del Sur; pasó a las islas Sandwich; descubrió la isla de Necker y fondeó en Macao. Recorrió las Filipinas, el Japón; aguas de Tartaria, descubriendo el estrecho de La Perouse y el de Boussole. Cruzando por tercera vez el Ecuador fondeó en la isla Mauna, del archipiélago de Los Navegantes. El capitán Langle, del "L'Astrolabe", fondeó en una rada desconocida, donde fue atacado por los salvajes, que lo asesinaron, junto con la mayoría de la tripulación.

La Perouse se alejó a las islas Los Amigos (Botany Bay, Australia) desde donde escribió su última comunicación (7 de febrero de 1788). Desde esa fecha no se supo más del infortunado navegante.

En 1826 el capitán inglés Peter Dillon encontró los restos del buque de La Perouse entre los arrecifes de la isla Vanikoro. En 1828, el capitán Dumont D'Urville recogió nuevos restos del naufragio y levantó un pequeño monumento a su memoria.

En febrero de 1786, La Perouse tocó en el puerto chileno de Talcahuano, donde fue cordialmente recibido en virtud de las recomendaciones especiales de la Corte de Luis XVI y de sus elevadas virtudes personales.

Don Ambrosio O'Higgins, Gobernador de Concepción, mereció de La Perouse los más cumplidos elogios. Al término de tres semanas de descanso en Talcahuano, los franceses continuaron su viaje en dirección a la isla de Pascua y después de vagar durante dos años en el Pacífico, los dos desgraciados barcos fueron a desaparecer una noche de tormenta en los arrecifes de una isla conocida más tarde con el nombre de Vanikoro.

El año 1786, La Perouse recaló en la Isla de Pascua y sólo permaneció allí unas cuantas horas. Fueron bastantes para que los indígenas alcanzaran a mostrar su pericia en apoderarse de lo ajeno, pues al propio La Perouse le robaron su sombrero...

Había llegado con el deseo de congraciarse con aquellas gentes, y les había obsequiado ovejas, cabras, cerdos y otras especies, que él creyó que podían serles de utilidad. Pero, muy decepcionado, levó anclas, y se alejó de aquella isla, que con los años sería una posesión chilena.

Ambrosio O'Higgins, que fue elevado a la gobernación de Chile dos meses más tarde de la partida de La Perouse, habla con mucha consideración de este marino, en sus despachos a la Corte. Por su parte el marino francés, aunque prendado de las bellezas naturales de Chile, se refiere con profundo pesar a la pobreza y abatimiento de esta colonia de España.

La Perouse fue uno de los más grandes navegantes de su época, y Napoleón Bonaparte, al reconocer que en sus tiempos no tuvo un marino a quien oponer a Nelson, decía: "Luis XVI fue más afortunado que yo en cuanto a hombres de mar; él conoció a Suffren y a La Perouse".