

LOBOS MARINOS

Y

LOBOS DE MAR

Por

Enrique BUNSTER Tagle



IENTRAS LOS chilenos dormían su siesta mediterránea, huasa y funcionaria —de la que aún no despiertan— au-

daces marinos yanquis hacían su agosto en el Pacífico, en sus aguas y en sus playas, extrayéndoie tesoros naturales de los que aquí se tenía apenas una vaga noticia. De la isla de Más a Tierra se llevaron hasta el último tronco de sándalo, sin pagar un dólar de derecho ni pedir permiso. Y de igual manera persiguieron las ballenas de la corriente de Humboldt y extinguieron los rebaños de lobos y focas que cubrían como alfombras los roqueríos del archipiélago de Juan Fernández. Las preciosas pieles y el valioso aceite eran llevados a Cantón, donde se cambiaban por té y sedas de China que luego vendían en Norteamérica y Europa en un tráfico de doble beneficio. Un solo barco de aquella flota clandestina cargó en Más Afuera un millón de cueros, y el primer cliente europeo fue Napoleón, que mandaba comprarlos para el equipo de sus tropas. Entre los chilenos, la piel de es-

tos animales tenía un uso esporádico: la ponían sobre las monturas como remedio contra las almorranas.

Venir en pos de las focas a los mares de Chile presuponía doblar el Cabo de Hornos en goletas y bergantines de cien o doscientas toneladas; y sólo desplazaba cuarenta el cúter "Hero" con que Nathaniel Palmer, de veintiún años, descubrió el continente antártico durante su carrera de 1821. Hágase un esfuerzo de imaginación y se tendrá una idea de la dureza, miserias y riesgos de aquellas incursiones a los parajes más desamparados del mundo de entonces. Fácil es también aquilatar la decisión, valentía y constancia de los hombres que en ellas participaban.

Casi nada dejaron escrito de sus experiencias porque eran gentes rudas y sin ambición de notoriedad y cuidaban además el secreto de los campos de caza que descubrían. Pero uno de ellos, el capitán Edmundo Fanning, de Stonington, Connecticut, habló por sus colegas en un libro que hoy es documento clásico para la historia de la expansión comercial del Mar del Sur. Fanning fue el descubridor

de la isla que lleva su nombre y goza fama de haber organizado o comandado setenta expediciones pesqueras y mercantiles al Pacífico y a la China. Era hombre cultivado y de hábitos pulcros, que prohibía a sus tripulantes maldecir y jugar su paga a los naipes. Condenaba también la crueldad y los abusos para con los indígenas de los lugares de desembarco, y era conocido su recurso de llevar a bordo cañones de utilería, hechos de madera, para imponer respeto sin llegar a la violencia.

Especie de excentricidad en una época en que los buques mercantes iban armados en guerra, tripulados por matones y conducidos por oficiales que se atribuían derecho sobre sus vidas (uno de ellos, Waterman, era asesino convicto y reincidente). Mister Fanning había leído los relatos de viaje de Drake, Anson y Cook, y tenía, como ellos, la inquietud del descubridor aparejada a la del "business man". Por eso confiesa en sus memorias "la esperanza de agregar algún descubrimiento a lo que el hombre sabe sobre los mares, unida a la expectativa no menos halagadora de hacer fortuna...". Se comprenderá su alegría cuando puso en la carta a la ignorada isla Fanning, con que tropezó navegando entre Hawaii y las Marquesas.

Otro aporte suyo fue el haber explotado antes que nadie las manadas de lobos de Más Afuera. Obtuvo esta referencia de labios de un ballenero de Nantucket, con el que hizo amistad en las Falkland, en 1798. Prosiguió entonces directamente al Pacífico, y a noventa millas al oeste de Juan Fernández encontró el nuevo Eldorado de la lobería. La salvaje Más Afuera, de dos mil metros de altitud, cortada a pico, oscura, solitaria y batida por los vientos, se anuncia desde lejos por el olor de los orines de millares de cabras que habitan sus quebradas y precipicios. Por el lado en que la abordaron, la isla mostró a Fanning una muchedumbre compacta de cuatrocientas mil focas y lobos marinos, cuyo vocerío ensordecedor apagaba el estruendo de la resaca.

Pocas especies animales se comparan en poder y adaptabilidad a estos mamíferos capaces de vivir en la tierra y en el mar, como en aguas polares y tibias, y que se sumergen en profundidades donde un submarino reventaría. No hallando una caleta abrigada, el bergantín "Bet-

sey" debió mantenerse voltejeando mientras el segundo oficial trataba de desembarcar con uno de los botes. Un golpe de ola en las rocas volcó la embarcación y los hombres contusos y magullados tuvieron que ganar la orilla a fuerza de brazadas. La mañana siguiente un nadador guió a través de la rompiente un barril de agua dulce y otro de galleta; y sólo al tercer día fue posible abordar la playa pedregosa en la chalupa que llevaba a los cazadores con sus garrotes y cuchillos peleteros.

Si era difícil saltar a tierra, más coraje se requería para meterse entre el rebaño repartiendo porrazos y esquivando las dentelladas de los machos enfurecidos. Y mientras unos sembraban la muerte entre el pandemonium de aullidos y rugidos, otros desollaban los cadáveres chapaleando en la sangre que corría a mezclarse con la espuma del oleaje... Tal era el trabajo de los loberos, seres primitivos y brutales que se hacían a la mar por dos y por tres años de soledad, escorbuto, galleta dura y un puñado de dólares. Con ese denuedo se amasó la riqueza de un pueblo viril, que más tarde llamarían "imperialista" los perezosos y los impotentes.

En diez semanas, el matadero de Más Afuera entregó suficientes pieles saladas para repletar la bodega del "Betsey" —barquito de noventa y cinco toneladas— y para amontonar en cubierta, en los pasillos, en el entrepuente y en la cámara del capitán. Aun con esto, faltó espacio para cuatro mil pieles, que hubo que dejar en tierra al cuidado de algunos de los hombres "hasta que otro buque de la compañía pasara a recogerlos".

Al alejarse con rumbo a Cantón, Fanning contempló la isla por el lado opuesto y pudo ver que allí había entre seiscientos y setecientos mil lobos reunidos como a la espera de futuras expediciones.

El gran marino de Stonington siguió frecuentando el Pacífico hasta la época en que las colonias españolas consiguieron su independencia con la ayuda indirecta de Bonaparte. Ya por entonces una nueva invasión comenzaba a entrar en el Mar del Sur: la de los balleneros procedentes de New Bedford, Nantucket y otros puertos de la costa atlántica de los Estados Unidos. Esta espectacular industria que

llegó a ocupar a mil buques de alto bordo de bandera yanqui tuvo su novelador máximo en Herman Melville, autor de la imperecedera "Moby Dick". Pero el cronista directo de la ballenería, émulo del lobero Fanning, fue Alexander Starbuck, al que hay que leer para seguir las peripecias, heroísmos y dramas de la lucha del hombre contra el más grande de los seres creados.

Starbuck se refiere a los tiempos en que los cetáceos eran cazados con arpones lanzados a mano desde chaupas de remo; cuando las presas de cien o más toneladas se beneficiaban amarradas con cadenas a los costados del buque madre, entre humaredas cegadoras, lagunas de sangre e irrespirables hedores. La ballena desempeñaba entonces un papel en la economía y en el bienestar humanos, porque su aceite iluminaba las ciudades y los hogares, la carne de una sola de ellas podía alimentar a un ejército, y sus barbas de corsets y su ámbar de perfumería eran artículos esenciales que reclamaban millones de mujeres como armas para su cacería de varones. Cuantiosos recursos financieros y doscientos mil trabajadores sostenían la industria ballenera norteamericana. Como los loberos y foqueros, los balleneros contribuyeron a completar el conocimiento geográfico del Pacífico; como ellos, legaron a la posteridad una tradición que es consuelo y ejemplo en el mundo in, pop, go-go, ye-yé y cucú de nuestros días.

Retrocedamos con Starbuck hasta el mes de noviembre de 1819 y situémonos a bordo del "Essex", para saber lo que sucedió a este barco de Nantucket y a su tripulación de veinte individuos. Encontrábase el "Essex" en 0° 13' norte y 120° oeste, vale decir, a unas mil millas de distancia de las islas Marquesas. Fue avistado un grupo de ballenas de esperma y el capitán Pollard mandó echar al agua tres de sus chalupas cazadoras, embarcándose él mismo en una de ellas según la imprudente costumbre de entonces. Mientras tanto el bergantín se deslizaba a tres nudos de velocidad "con la gavia mayor virada a popa a la espera de la acción". Apenas se había iniciado la caza cuando un cachalote alcanzado por el arpón se volvió y descargó un coletazo sobre el bote del contramaestre, abriéndole sendas vías de agua. Los hombres largaron

el cabo y sólo atinaron a salvar la vida tapando los orificios con sus chaquetas y achicando con baldes y sombreros mientras volvían grupas en demanda del buque madre. Esta escaramuza nada tenía de particular en el oficio, pero en ese aciago día fue el preámbulo de una memorable tragedia del océano.

En el instante en que Mr. Chase y sus compañeros ponían pie en la cubierta del "Essex", otro enfurecido cachalote de veinticinco metros cargó contra el buque y le asestó un cabezazo de ariete cerca de la proa. El impacto fue "como si nos hubiésemos estrellado en una roca". (La cabeza de la ballena de esperma es una mole que abarca dos tercios del cuerpo del animal). El encontrón hizo volar las maderas en astillas y produjo un orificio por donde entró el agua a borbotones. En seguida el cachalote pasó por debajo del navío, golpeando la quilla con el lomo y haciéndolo sacudirse como si hubiese un maremoto. Viendo que el barco se perdía irremisiblemente, Mr. Chase izó señales para que volvieran las otras embarcaciones, a tiempo que se hacían trabajar las bombas y levantaban de sus calzos los botes salvavidas. Cuando el capitán Pollard venía de regreso vio con horror que el "Essex" empezaba a hundirse. En esos momentos la bestia volvió al ataque, ahora lanzada a toda velocidad "y abriendo y cerrando sus mandíbulas con indecible furia". Se ordenó al timonel presentarle la proa para contenerla con el filo de la roda; pero el buque ya medio sumergido no obedeció y recibió la cabezada con violencia tal que una especie de caverna quedó abierta en el casco. Trepado a bordo, mister Pollard sólo tuvo tiempo de coger su maleta y sus instrumentos náuticos, en tanto que se cumplía la rápida maniobra de trasbordo a los botes.

Con sus bodegas inundadas, el "Essex" se fue a pique cinco minutos después de sufrir la primera avería. Los naufragos, distribuidos en tres embarcaciones de remo y vela, habían alcanzado a embarcar doscientos galones de agua dulce, seiscientas libras de galletas y un poco de carne de tortuga, más algunas herramientas, un mosquete y un tarro de pólvora. Naufragar tampoco era una contingencia en la que no hubieran pensado aquellos hombres; lo imprevisto para ellos, la pesadilla horrorosa, empezaba recién.

No atreviéndose a buscar refugio en las Marquesas, "cuyos indígenas gozaban fama siniestra de antropófagos", resolvió el capitán Pollard navegar en demanda de las costas de Chile o Perú. Un viaje de cuatro mil millas en chalupas en mal estado y escasos de víveres...

La desesperada travesía duró tres largos meses. Parte de la provisión de galletas se inutilizó con el agua salada y el calor. Los botes fueron castigados por las tormentas tropicales y el de Pollard casi volcó por la colisión nocturna con "una especie de pez". Al cabo de treinta días de sol abrasador llegaron a Ducie, un pequeño atolón deshabitado y sombreado de palmeras, donde tres de los hombres resolvieron no seguir adelante y obtuvieron autorización para desembarcarse. Lo que allí les sucedió sólo Dios puede saberlo.

El siguiente lugar de recalada sería Juan Fernández, situada a dos mil quinientas millas de distancia. Se habían acabado la galleta y la carne de tortuga y estaba por agotarse el agua.

El 10 de enero de 1820 murió de insolación el segundo contramaestre, Matthew Joy, y sus restos fueron arrojados por la borda sin ceremonia. Las caras de

todos sangraban por las mordeduras del sol y la sal.

Dos días después de la muerte de Joy las embarcaciones se separaron, quedando cada cual entregada a su suerte. El hambre y la sed empezaban a producir alucinaciones, histeria y síntomas de locura.

Un hombre que falleció en el bote del contramaestre fue inmediatamente despresado y devorado por sus camaradas. A partir de entonces dejaron de hablarse unos con otros.

Los tres antropófagos sobrevivientes de este salvavidas fueron recogidos el 17 de febrero por el bergantín inglés "Indian".

Los botes del capitán y del segundo contramaestre volvieron a reunirse, pero cuatro de sus tripulantes murieron sucesivamente y fueron comidos.

Días después las fieras humanas hambrientas del bote de Pollard echaron suertes para decidir quién debía ser degollado y servir de alimento.

El veintitrés de febrero el ballenero "Dauphin" de Nantucket recogió a este salvavidas en la cercanía de la isla de Juan Fernández.

Del otro no volvió a saberse nunca.

