

LA EXPANSION MARITIMA DE CHILE HACIA EL PACIFICO DURANTE EL SIGLO XIX

Por

Eduardo TAMPE S.J.
Capellán, Armada de Chile



CHILE es un país marítimo. La Providencia ubicó a nuestra Patria en un sector del planeta de donde es fácil contemplar el mar; de ahí que podamos afirmar que por naturaleza estamos vinculados con la actividad marítima.

La salida normal de Chile entonces no puede ser otra que hacia el Océano Pacífico, es decir, hacia las aguas que bañan sus costas. Esto lo comprendieron nuestros gobernantes desde los inicios de nuestra vida republicana. Con una mentalidad de apertura hacia otros continentes, favorecieron toda empresa que tuviese por objetivo vincularnos con los pueblos y países ubicados al otro lado del océano.

Recientemente el buque escuela "Esmeralda", navegando por el vasto Pacífico, nos ha trasladado en un nuevo viaje de instrucción, hacia algunos de aquellos lugares con los cuales nuestra patria se vinculara durante el siglo pasado; esto es, hacia las islas del archipiélago de la Sociedad y de las Marquesas. Para arribar a ambos lugares hemos tenido que navegar primeramente muy cerca de varias islas e islotes del archipiélago de las Tuamotú, y como veremos en las páginas siguientes, todos ellos fueron muy visitados por naves chilenas a mediados del siglo anterior.

Desde las Marquesas la navegación nos condujo hasta el archipiélago de las Hawaii, con las cuales también nos relacionamos a través de nuestra Marina Mercante del siglo XIX.

Atravesando el Pacífico, centenares de buques con nuestro pabellón que transportaban a miles de compatriotas, arribaron a las costas de California durante la fiebre del oro. Este año la "Esmeralda" incluyó entre los puertos de recalada, la hermosa ciudad de San Francisco en la costa oeste de EE.UU. Es la misma que siendo todavía una incipiente caleta, atrajo a millones de hombres de los cinco continentes, cuando en sus cercanías se descubriera el metal que la transformaría rápidamente en una de las principales ciudades del continente americano.

Son los años de la presencia de Chile en las latitudes del Océano Pacífico. La totalidad del comercio, administración, actividad eclesial o misionera, se disponían desde nuestro principal puerto, Valparaíso. Para tener una somera idea del volumen de nuestra Marina Mercante, bástanos decir que al 1° de junio de 1851 ésta se componía de 157 buques con un total de 27.600 toneladas, número que teniendo en cuenta los naufragios y ventas a California, era considerable.

La construcción naval en aquellos años había adquirido gran impulso. "La necesi-

dad crea el órgano", señala el refrán y en el tema que estamos tratando, lo anterior aparece como fundamental.- si no hay buques, no hay expansión... En nuestros puertos de Valparaíso y Constitución se ubicaban los astilleros de mayor capacidad y actividad de esta costa del Pacífico. Las crónicas de entonces nos informan que en Valparaíso existían los astilleros de don Juan Duprat y el varadero de don Martin Stevenson. En Constitución el país poseía siete activos astilleros; las fragatas, bergantines y goletas que no sólo recorrían las costas chilenas, sino que estaban capacitadas para cubrir los tramos, tanto a California como a la Polinesia, en su mayoría provenían de estos astilleros. Es decir, al promediar el siglo XIX nuestra Marina Mercante jugó un papel de vanguardia, ya sea transportando cobre a la India o trayendo nácares y perlas desde Tahiti; ya sea llevando harina y casas desarmables a California, o bien abasteciendo a Australia con alimentos, e introduciendo la moneda nacional en la Polinesia. Entre otras, fueron las firmas navieras "Eyzaguirre y Cía." con la fragata "Carmen", o bien los "Cousiño Garland" con la "Manuel Montt", dedicadas al cabotaje y cubriendo todo el Pacífico Sur. Y en sus largas travesías hacían escala en Papeete, Samoa, Marquesas, Pascua, etc. Era necesario hacer aguadas, además de las provisiones y verduras frescas.

Y más de alguna vez, en el momento del zarpe hubo un tripulante que no se presentó. Ante una perspectiva incierta, o muy lejana allá en la patria, prefería "echar raíces" en aquella isla. Los Alvarado, con quienes hemos conversado en la isla Nuku-Hiva (Marquesas), nos confirman lo que alguna vez leímos o escuchamos acerca de aquellos compatriotas que se quedaron en algún lugar del inmenso océano.

—o Oo—

El genio expansionista del Director Supremo don Bernardo O'Higgins le llevó a concebir al incipiente Chile como una nación llamada a imperar en el vasto mar. Realizó lo que hasta ese instante nadie habría osado vislumbrar por aquel ideal visionario, y es indudable que de haber podido concluir cuanto tenía en la mente, habríase dado el caso fenomenal de un país que pasaba casi directamente del coloniaje al imperialismo. Solemos olvidar ya intrepidez y la eficiencia avasalladora con que cumplió los primeros pasos de aquel plan

estupendo. Improvisó la más potente escuadra de América; adquirió el primer vapor de guerra del mundo; contrató el más famoso comandante naval de Inglaterra y enfrentó de igual a igual al poderío español en el Pacífico. Antes de tener al mar dominado, participó a Lord Cochrane su pretensión de anexas las islas Malvinas, las Galápagos y las Filipinas. No tuvo tiempo de hacerlo, pero alcanzó en cambio a ver los frutos iniciales de su gran proyecto paralelo: la creación del imperio flotante, de una marina de comercio capaz de llevar la bandera chilena a competir en ultramar.

Para contribuir a lo anterior, se había legislado en pro del fomento de los astilleros, ya sea librando de derechos de internación a las herramientas, maquinarias y partes empleadas en la construcción naval, como igualmente liberando de todo gravamen las adquisiciones de barcos, o bien rebajando los impuestos de exportación a las mercaderías transportadas por los armadores nacionales.

Las expediciones de "Eyzaguirre y C a."

Antes que el Director Supremo pudiera preverlo, dio un paso al frente el comerciante don Agustín Eyzaguirre y Arechavala, dispuesto a probar fortuna en el intercambio con el Lejano Oriente. Para aquilatar el mérito de Eyzaguirre y los demás, es menester advertir que en aquellos años estaba casi intacta la Armada realista en El Callao, Perú, de suerte que era una audacia rayana en la temeridad lanzar un buque mercante sin escolta por una ruta que le obligaría a cruzar a lo largo de la costa peruana.

Don Agustín Eyzaguirre y Arechavala (1768-1837) fue un ilustre patriota que gozaba de alto prestigio en los albores de nuestra vida independiente. Siendo alcalde de Santiago en 1810, debió, sin embargo, padecer los sinsabores del presidio en Juan Fernández (noviembre de 1814 a febrero de 1817), por su adhesión a la causa liberadora.

Vuelto a la actividad privada, organizó la primera sociedad naviera constituida en el país. En efecto, el 7 de agosto de 1819 se legalizó ante notario la formación de una compañía de navegación de ultramar, aportando él mismo la cuota mayor, y reuniendo las demás entre un puñado de valientes cuya nómina incluye a una dama: doña Amalia de Nos, junto a los siguientes

inversionistas: Ramón y Agustín Valero, Santiago Larrain, Joaquín Vicuña, Manuel Yávar, Bernardo Solar, Antonio Palazuelos, Domingo Bezanilla y Gaspar Marín. Se denominó esta sociedad "Eyzaguirre y Compañía", y por su finalidad comercial se la conoció bajo el sobrenombre exótico de "Compañía de Calcuta". Dicha Compañía se organizó con el propósito de comerciar con la India. Aquí debemos recordar que durante el periodo 1817-1825, el 75% del total de exportaciones de cobre chileno iba directamente a puertos asiáticos, especialmente a Calcuta, donde pagaban importaciones efectuadas por Gran Bretaña en operaciones triangulares, es decir, mercaderías inglesas hacia Chile. Posteriormente esos mismos buques debían transportar el cobre chileno hasta los puertos de oriente, especialmente hasta la India, donde a su vez debían tomar productos asiáticos destinados al mercado europeo. De ese modo, el buque completaba su vuelta alrededor del mundo navegando hacia el Reino Unido por el Cabo de Buena Esperanza.

El plan de "Eyzaguirre y Cía." consistía en fletar barcos en puertos chilenos para llevar cargamentos de cobre y plata a Calcuta y traer en el viaje de retorno té, especias, seda, maderas finas, etc. Con ese fin se adquirió una fragata carguera de tres palos y 396 toneladas, que fue rebautizada con el nombre de "Carmen", y la artillaron con tres cañones por banda, en previsión de algún encuentro con merodeadores españoles o con piratas del mar de la China.

Finalmente, habiéndose anunciado que el destino de la "Carmen" era la India, país donde llevaría tres mil doscientos quintales de cobre en barras, la firma exportadora solicitó la liberación total de los derechos de exportación. A instancias de O'Higgins, el Senado lo concedió en el acto, teniendo en cuenta las proporciones de aquella travesía transoceánica y la importancia del cargamento para el futuro comercial del país.

Primer viaje de una nave chilena en el Pacífico

La fragata "Carmen" largó velas desde Valparaíso rumbo a Calcuta en la tarde del 9 de noviembre de 1819. A pesar de que el buque no llevaba cartas de navegación, sin embargo su anónimo capitán cruzó la línea ecuatorial por los 129,48 de longi-

ud, esto es, por el track preciso señalado en el derrotero para navegar desde Valparaíso a Hawaii, lugar al que arribaron en 44 días impulsados por brisas moderadas y constantes. Para rellenar sus toneles con agua, la "Carmen" siguió a la isla Oahu, donde los visitantes pudieron contemplar la grandiosa obra del rey kamehameha, recientemente fallecido, pero que antes había logrado la unificación del archipiélago, además de haber contribuido a la civilización de su pueblo idólatra y canibal, y por último, estructurar la economía sobre la base de la exportación de la madera del

Durante su permanencia en el archipiélago de Hawaii, el sobrecargo de la "Carmen" adquirió víveres frescos para su gente. Una parte de dicha compra la canceló con "pesos" fuertes, siendo ésta probablemente, la primera vez que nuestra moneda de Chile tuvo curso en Oceanía. Desde Oahu el buque zarpó el 30 de diciembre de 1819 y el 3 de febrero del año siguiente apareció por la proa la isla de Formosa. El castigo de un fuerte temporal obligó al capitán a capearlo por breves horas "con la vela mayor y la gavia del trinquete", por lo demás, el único apremio que habían sufrido desde el lejano Valparaíso.

Agotada la reserva de agua, corrían como perseguidos frente a Cochinchina en demanda de Singapur, donde debían renovar su provisión. Hacía sólo un año que los ingleses se habían instalado en aquel puerto; Singapur no era más que un pueblecito de cuatrocientas casas rodeado de una floresta tropical. En un islote cercano levantábase la atalaya del fuerte en que montaba guardia un batallón de cipayos. Aconteció aquí la más peregrina ocurrencia del viaje, y fue que, hallándose el gobernador de la colonia sin fondos para cancelar los sueldos de la guarnición, pidió dinero prestado al capitán de la "Carmen". Este le auxilió con seis mil pesos de su caja, recibiendo por ello una letra que debería ser efectiva contra el gobernador de Calcuta. Por segunda vez, la fragata de las barras de cobre dejaba dinero chileno, cotizado a la par con el dólar, en un paraje en donde apenas se conocían el nombre y la ubicación del flamante país emisor.

Transcurrida una semana en el puerto de Singapur, la "Carmen" volvió a salir a la mar; bordeando ahora la península de Malaca, abandonó el Pacífico e ingresó al

inmenso golfo de Bengala, es decir, al Océano Indico. Ya casi encima de la meta cesó el viento por completo, y en la calma de 15 días que sobrevino, el buque permaneció como pegado en las aguas inmóviles. Por fin, el 25 de marzo arribó al puerto de Balasor; a las 6 horas del 27 de marzo de 1820 el triunfante buquecillo entro por el río Hooghly. Al remontar la corriente, su bandera desconocida iba despertando la misma curiosidad que en los anteriores puertos del trayecto; un tres palos holandés se acercó para examinar el pabellón y pidió que la extendiera para tomar nota de sus colores. A la una de la tarde la "Carmen" largó el ancla frente a los palacios de mármol y los jardines con vacas sagradas de Calcuta; cuatro meses y dieciocho días demoró en cubrir la distancia de 11.541 millas existentes entre los puertos de Valparaíso y donde ahora se encontraba.

Su saludo a la plaza con 19 cañonazos y correspondiente retribución, implicaba el reconocimiento de la independencia de Chile, al saludar los ingleses el pabellón nacional chileno. Fue la primera vez que la autonomía del nuevo Estado era reconocida por las autoridades de un país no americano.

Ningún bajel de su nacionalidad había llegado tan lejos. O'Higgins y Agustín Eyzaguirre estaban en lo cierto; el imperio flotante era factible; el peso fuerte chileno podía correr en la Polinesia y en Asia, y el cobre de Chile era aguardado con interés en la otra cara del mundo.

Hallándose el casco de la "Carmen" en malas condiciones, ésta fue vendida en la India y reemplazada por el tres mástiles "Stanmore", el que embarcó un cargamento de carbón, té y sedas para traerlos por la ruta del Atlántico y cabo de Hornos. Matriculado todavía como buque inglés, su carga había sido liberada de los derechos de exportación... y, al arribar a Valparaíso —10 de octubre de 1820— se obtuvo que no pagara tampoco los derechos de internación, bajo el argumento que era una nave de armadores chilenos y adquirida en sustitución de otra de su propiedad. Algunas semanas más tarde la misma Compañía fletó nuevamente a la "Stanmore", que regresó a Calcuta con nuevo cargamento de cobre chileno, mientras el agente en la India, a su vez, enviaba dos naves más, la "James Scott" para fletar trigo a El Callao,

y la "Lady Blackwood", dedicada al transporte de productos de la India y de la China hacia Valparaíso, Panamá y Manila.

A primera vista, parecía que por fin los desvelos del gobierno, las oportunidades del comercio libre y la iniciativa de un pequeño grupo de armadores, estaban labrando las bases para una actividad mercantil nacional de bastante importancia. Desgraciadamente, esta febril actividad ocultaba una maniobra de carácter extralegal, característica de muchas de las operaciones mercantiles de la época.

En realidad la fragata "Carmen" no había llegado en estado tan deplorable que hiciera necesaria la enajenación. Acaeció que la Compañía, aprovechando la liberación absoluta de los derechos de exportación en Chile, quería además conseguir una rebaja en los derechos de exportación cobrados por la India y para lo cual necesitaban fletar un buque de pabellón británico. Esto se hizo fácilmente vendiendo la "Carmen" en Calcuta y comprando la "Stanmore", que fue registrada bajo el nombre del capitán, de nacionalidad británica. Algo semejante sucedió con los otros dos buques adquiridos en Calcuta: cada uno de ellos era matriculado como nave nacional, es decir, como propiedad de la Compañía, pero al mismo tiempo, estaban registrados como naves británicas en el puerto asiático, bajo el nombre del capitán que en cada caso era de nacionalidad británica.

Se comprenderá que las autoridades británicas no tardarían en darse cuenta del engaño que se estaba realizando, como efectivamente pronto se descubriera. Junto a esto, dos hechos echaron por tierra la expansión transpacífica soñada por el padre de la Patria; el primero de ellos fue el alza del impuesto a las exportaciones cupríferas, decretada a su pesar por el desfinanciado gobierno de O'Higgins: gabela de dos pesos oro por quintal, significando para los exportadores un incremento en el costo de algo así como el 15 al 18%. Esto desalentó a los empresarios exportadores, dejando al cobre deprimido en la competencia con el zinc, pero cuyo efecto más lamentable fue la declinación absoluta de los embarques de cobre hacia el oriente. El golpe de gracia lo constituyó la primera guerra de Birmania, que a partir de 1824 interrumpió el tráfico mercante por el golfo de Bengala.

Valparaíso: principal centro comercial del Pacífico Sur.

Al finalizar el primer cuarto del siglo XIX, Valparaíso se había constituido en el puerto de mayor movimiento en la costa americana del Océano Pacífico, siendo por lo mismo centro de recalada obligada de todo buque que fuese o viniese entre Europa u Oceanía por el Cabo de Hornos. Su situación privilegiada le había hecho convertirse en el centro de abastecimiento del comercio con la Polinesia, que desde 1825 exportaba al Viejo Mundo sus cárgamentos de caña de azúcar y aceite de coco, nácares y perlas. Dos firmas porteñas, la de "Lamotte du Portail y Cía." y una segunda formada por los señores Pedro Alessandri, José Manuel Cea, Francisco Javier Urmeneta y doña María López, intervenían en el tráfico con la Polinesia. También la razón social "Doursther, Serruys y Cía." constituida por extranjeros residentes, se había establecido con el ánimo de promover el intercambio con el Perú, México, Australia y Polinesia. Francia era la nación que centralizaba el mercado de nácares; se pagaba a razón de ciento sesenta mil francos la tonelada, aparte de las perlas, de manera que en una sola expedición afortunada, podría rescatarse el capital invertido.

Representando a la casa "Doursther, Serruys y Cía." el oficial de los ejércitos napoleónicos, Jacques Antoine Moerenhout, entró en persona en la carrera de las perlas. A comienzos de diciembre de 1828 se hacía a la vela en la barca nacional "Volador", de 180 toneladas; "una cascarilla cuyos palos tocaban el cielo". Después de avistar Rapa Nui, hizo una breve escala en Pitcairn, donde se encontró con la sorpresa que los naranjos y limones chilenos se daban tan sabrosos como en nuestro valle central. Días después arribó a Tahiti en cuyo puerto de Papeete habría de hallar otro recuerdo de Chile: los cañones del bergantín "Araucano", separado de la escuadra de Cochrane para dedicarse a la piratería y capturado en Tubuai por un buque inglés.

La escala en Papeete obedecía a la necesidad de procurarse buzos indígenas, expertos nadadores para el objetivo que se perseguía. Habiendo quedado en tierra el jefe de la expedición, el "Volador" prosiguió viaje a las islas Tuamotú y posteriormente a Samoa, donde todo marchó a

pedir de boca. Sin embargo, cuando pretendieron llegar a las Fiji, el diminuto "Volador" fue arrastrado sobre los arrecifes y destrozado por la furia de las olas. Salvaron sus tripulantes, pero desapareció la valiosa carga de perlas recogida en el trayecto.

En agosto de 1830, Moerenhout se encuentra nuevamente en Valparaíso. Le bastan sólo algunos días de descanso cuando ya está en conversaciones con don Juan Feo. Doursther preparando una segunda expedición en busca de las tan cotizadas perlas polinésicas.

Días antes de iniciar un nuevo viaje, le fue presentado el sabio italiano CaHos José Bertero, miembro de la Academia de Ciencias de Turín, Italia. Este caballero se encontraba en Chile estudiando la flora, tanto la del continente como la de las islas de Juan Fernández. Sabiéndolo interesado en conocer Tahiti, Moerenhout ofreció llevarlo con el noble propósito de prestar un servicio a la ciencia.

En septiembre de 1830 zarparon a bordo del "Napoleón", bergantín nacional de 135 toneladas. Después de tocar brevemente en Más a Tierra y Rapa Nui, arribaron a Papeete con 37 días de travesía. Más que la vegetación tahitiana, impresionó a Bertero el aspecto físico de la isla, con su altitud de 2.200 metros y la belleza de sus playas. Igual asombro habría de producirle la singular cultura de aquel pueblo que se regía por una Constitución federal, conservando, sin embargo, todas las supersticiones primitivas.

Reaprovisionado de agua y víveres, el "Napoleón" se dirigió a la Tubuai, al sur de Tahiti, donde el científico llenó sus herbarios de plantas exóticas, al mismo tiempo que Moerenhout amontonó en sus bodegas los nácares y las maderas tropicales. En un buque de la carrera remitió a Valparaíso el botín de la incursión a las Tubuai, y a su bordo embarcóse el propio Bertero con el fruto de su recolección botánica...

Pero de aquel buque innominado no se tuvo otra noticia que la de haber hecho escala en Raiatea: se perdió en la travesía sin dejar el menor rastro.

Mientras tanto, Moerenhout había despatchado el "Napoleón" al archipiélago de las Mangareva, donde todavía se encuentran los más ricos bancos de perlas de la Polinesia austral. Habiéndose quedado él en Papeete fue sorprendido con el arribo

de su amigo Doursther a bordo de la barca "Pomaré" y que desde Valparaíso se dirigía hacia las islas Tuamotu en busca de los corales de aquellas posesiones.

Cargado con los nácares y con las perlas de Mangareva, el "Napoleón" con Moerenhout a bordo, regresó a Valparaíso a mediados de 1833.

Ya que hemos nombrado a la "Pomaré", diremos algunas palabras acerca de sus hombres y de la aventura que les ocurriría.

Don Juan Fco. Doursther quiso personalmente conocer la emoción de la aventura exótica. Para eso zarpó en noviembre de 1831 en la "Reina Pomaré", goleta de 3 palos y de 180 toneladas. La veloz nave cubrió la distancia de 4.245 millas que hay entre Valparaíso y Papeete en 51 días después de recalar en Rapa Nui, Pitcairn y Gambier; pero junto con echar el ancla en Papeete surgió el primer contratiempo, Aunque el nombre del barquito constituya un homenaje a la joven reina tahitiana, esta considero que era irrespetuoso y el capitán Clark tuvo que hacerlo borrar del espejo de popa de su buque.

En el puerto, el empresario naviero contrató 24 buzos expertos en la extracción de las perlas, para dirigirse en seguida a las islas Tuamotu. Fondearon en el atolón del Harpa, anillo de arena que apenas sobresale del mar y forma un lago salado de decenas de millas cuadradas y donde proliferan los bancos perleros.

Los primeros días las faenas se realizaban en forma totalmente normal y parecía que todo se lograría sin dificultad alguna. Sin embargo, en un momento en que el capitán se encontraba en los bancos de perlas y la tripulación descansaba desprevenida, fueron asaltados por los naturales encabezados por el rey en persona. Trasladados a la isla, once hombres, incluyendo a Doursther, fueron sometidos a crueles castigos y finalmente abandonados en lugares inhóspitos, tanto por las lluvias torrenciales como por los mosquitos y roedores que no les permitían ni siquiera un descanso tranquilo.

Por fin, tras 40 aterradores días, apareció una expedición de seis hombres armados que, enviados desde Papeete, venía en rescate de los prisioneros.

California: la "carrera" del Pacífico...

El descubrimiento del oro en California se supo en Chile el 19 de agosto de 1843 con la llegada a Valparaíso del bergantín nacional "J.R.S." que procedía de Yerba Buena, conduciendo un cargamento de sebo y cueros. Su capitán, Alfredo Andrews, mostraba una bolsa de polvo aurífero comprado para dar prueba de la veracidad de sus nuevas, por cuanto el corsario Drake había dicho de California: "No hay tierra que merezca ser tomada, pues no existen indicios de oro...". La inmensa riqueza había sido descubierta en un arroyo próximo al río Sacramento, en las pertenencias del colono suizo Juan A. Sutter, al hacerse las obras de instalación de un aserradero. La codicia —informaba el capitán— había trastornado a las gentes, haciéndolas acudir desde todos los lugares en pos de una rápida fortuna. Las tres cuartas partes de la población de Yerba Buena había emigrado a los lavaderos; la aduana y el periódico local se hallaban paralizados por la deserción de sus empleados, y el propio "J.R.S." habíase visto en la inminencia de perder su marinería...

Como es de suponer, las informaciones de Andrews produjeron el efecto de una campana tocando a rebato. Y es que Chile estaba idealmente dotado para hacerse partícipe de la fiebre. País de minas y lavaderos por excelencia, tenía listo el contingente humano; país naviero con más de ciento cincuenta buques que servían toda la costa del Pacífico, podía transportar a San Francisco, con mayor rapidez que los propios norteamericanos del Atlántico/Agréguese todavía las características, buenas o malas, de la idiosincrasia nativa —el amor a la aventura, el desprecio de las penalidades y el espíritu especulativo— y se tendrá explicada la prontitud con que el chileno acudió al llamado de California.

Apenas 23 días transcurrieron cuando ya el 12 de septiembre de 1848 zarpaba desde Valparaíso la fragata "Virginia", con carga surtida y 45 pasajeros rumbo a la tierra dorada. Dueño del cargamento y del buque era don Josué Waddington, que jugaba a esta carta la mitad de su fortuna. A bordo iban además otros audaces, equipados con tiendas de campaña, herramientas, cocinas, provisiones de boca y armas de fuego.

Pocos días después del "Virginia", le seguía la barca "Undine", despachada por G. H. Hobson; y poco después, la fragata "Mercedes", de J. R. Sánchez. Luego, a intervalos hasta el fin del año, zarparon la barca "Dolores", de Alvarez e hijos; la goleta "Rosa", de J. Wilson y Cía.; la fragata "Minerva", de Loring y Cía.; el bergantín "Thili" de George Cook; la fragata "Ana McKim", de Mickle y Cía.; el bergantín-goleta "Correo del Pacífico", de José Cerveró; el bergantín "Talca", de Josué Waddington; la fragata "Chile", de Hemengway y Cía.; la "Confederación" de José Squella; "Julia", de Fauché Hnos.; "Staouely", que procedente de El Havre, su capitán decidió variar el rumbo, y en vez de regresar a Europa corrió también tras la fiebre del oro a 6.700 millas de Valparaíso. Entre los pasajeros de esta última se incluía a nuestro conocido Vicente Pérez Rosales y tres de sus hermanos, miembros de una sociedad cuyo capital eran unos sacos de provisiones y 250 pesos en dinero.

Sin embargo, y en rigor a la verdad, debemos afirmar que California sólo fue propicia para dos aportes de Chile: los frutos de la tierra y las mujeres. En efecto, los comerciantes se apresuraron a despachar buques cargados con todo género de mercaderías, y especialmente harina, charqui, fréjoles, maíz y papas. Los que no podían ir personalmente, enviaban un empleado de confianza. Casi no quedó familia en Chile que no contase con un representante en California. Los que disponían de un pequeño capital, lo llevaban invertido en pacotilla de madera, huesillos, peras y ciruelas secas, ropas y ponchos para los trabajadores, frazadas, comino, ají, orégano, y en general, todos los artículos que tradicionalmente se embarcaban a la zona minera de Chile y Perú. La plaza californiana absorbía inmediatamente los cargamentos, pidiendo otros nuevos, y pagaba por la harina hasta cinco veces su valor en el país de origen.

En Chile, especialmente en la zona central, el oro de California produjo un inusitado crecimiento comercial. Toda la harina que podía obtenerse era llevada a la costa y todos los barcos capaces de llegar al nuevo Eldorado se contrataban para su conducción. Instaláronse nuevos molinos y se construyeron nuevas fragatas, goletas y bergantines. Don Josué Waddington, de Valparaíso, y don Pedro del Río, de Tal-

cahuano, doblaron el tonelaje de sus flotas. Y como hemos expresado, en Constitución solamente, había siete astilleros trabajando.

Corrían hasta California setenta veleros. Con todo, no alcanzaban a cubrir la demanda de pasajes, porque la fiebre cundía y tomaba caracteres de éxodo. Las trias cifras nos han dejado una imagen de lo que significó para miles de chilenos la oportunidad de una rápida fortuna. Al 30 de julio de 1849 el número de pasaportes extendidos para California ascendía, en números redondos, a 3.000; y se calculaba en igual número los individuos que se habían embarcado sin pasaporte. En los últimos tres meses de 1851, se embarcaron en Valparaíso con destino a California, 1.200 individuos; y en los primeros 25 días de 1852, 824 más. Según los mejores cálculos, la colonia chilena, durante su apogeo, alcanzó a veinte mil almas, para reducirse pronto a la mitad.

Hemos dicho que los exportadores chilenos obtenían en California excelentes precios por los productos que comercializaban. Lamentablemente, la sed de ganancias no dejó a los especuladores darse cuenta del peligro y los productos nacionales siguieron ofreciéndose a altos precios. Don Benjamín Vicuña Mackenna confiesa haber salido de Valparaíso con un cargamento de harina que compró a ocho pesos el saco, para venderlo en San Francisco a cuarenta y cinco.

Cuando, por fin, se quiso reaccionar, era tarde: California se estaba abasteciendo por sí misma. Bruscamente los exportadores chilenos perdieron aquel mercado que durante seis años les perteneciera de manera casi exclusiva. Y dióse el caso de navios que tuvieron que regresar con sus cargamentos sin haber logrado transarlos. Para hacer más completa la derrota, aconteció un hecho memorable y doloroso al mismo tiempo: en 1855 arribó a Valparaíso un carguero norteamericano con quinientos barriles de harina producida en California, ¡y se vendió, el día de su llegada, a precio más bajo que la del país!

. . y también Australia

Justamente cuando comenzaba el ocaso harinero de Chile en el Eldorado californiano, llegaban a sus playas las noticias de un nuevo prodigio: el descubrimiento del oro ahora al otro lado del océano, es decir,

alla en Australia... Y como además era esta una tierra salvaje e invadida por muchedumbres, nuestro país buscó y encontró un mercado tan vasto como el que perdía en Norteamérica. Su infatigable Marina Mercante empezó entonces a cruzar el Pacífico, descongestionando las bodegas de Valparaíso para ir a llenar las de Melbourne y Sydney con ventaja sobre las flotas de la propia Inglaterra.

Sobra explicar que el oro australiano provocó una nueva corriente emigratoria. Tras ella partieron los hombres que no encontraban cómo trasladarse a San Francisco y muchos pasaban desde la propia California viajando en los buques de carga.

Consecuentemente, la demanda de alimentos de los buscadores de oro de Australia repercutió en Chile, exactamente en el mismo sentido que la de California; fue una simple continuación de esta. En 1852, Josué Waddington envió a Australia un cargamento de harina que fue seguido de muchos más. Los buques cargados con ella que se despachaban a San Francisco, con frecuencia eran reexpedidos para Australia, donde la demanda era activa y los precios más remuneradores.

Es que el cereal chileno era conocido en Nueva Gales del Sur desde 1827, cuando el velero inglés "Surrey" transportara mil ochocientos quintales para paliar la escasez producida por la pérdida de las cosechas de aquel año. Diez y ocho años después un buque de don Guillermo Dartnell llevó otro cargamento y de retorno trajo las primeras ovejas de raza "merino" australiana. En abierta competencia con los armadores y exportadores norteamericanos, entraron ahora en la carrera a Sidney y Melbourne los navieros chilenos Pedro del Río, Cousiño, Garland y Cía., Josué Waddington/Matías Ovalle y la casa Larraín y Errázuriz, fletando en sus naves a vela las harinas sobrantes de esos años de abundancia. De la modesta exportación de 1852, que bordeara los veinticuatro mil pesos, se llegó en 1855 a dos millones setecientos mil; un registro que hizo de Australia el cuarto importador de Chile, después de Inglaterra, Francia y Perú. Hermosa conquista mercantil lograda a costa de inevitables vicisitudes y fracasos aislados, como la malhadada expedición de un bergantín de Matías Ovalle que arribara a su destino con la mitad de la carga descompuesta por el agua salada, o la ruina de Eulogio Bezanilla, que llegara también con su harina hú-

meda, y cuando el arribo de catorce buques desde San Francisco y Valparaíso, acababa de hacer caer los precios.

La participación chilena en la competencia harinera duró hasta 1857, año que Australia empezó a autoabastecerse. Poco antes la fragata "Manuel Montt" de Cousiño Garland y Cía. cargada en lastre, se había despedido señalando el récord de treinta días en la travesía Sidney-Valparaíso; y dos años más tarde nuestro conocido Waddington exportaba desde Caldera alpacas y llamas "para mejorar la lana australiana".

El expansivo Chile del decenio de Montt concurrió además con sus mineros: unos embarcados en Valparaíso con pasaje en cubierta o en bodega, otros escapando del infierno californiano. Al decir de Len Barsdell, cronista australiano, fueron tres mil los hombres de nuestra nacionalidad que se sumaron a la invasión de los yacimientos auríferos.

El suelo y clima de Australia, aparentemente no ofrecía a la producción agrícola las ventajosas condiciones de los de California; y todo inducía a creer que el porvenir de aquel continente estaría en la ganadería. Sin embargo, cinco años después del descubrimiento del oro, Australia empezó a abastecerse a sí mismo de trigo; nuestras exportaciones a aquel país fueron progresivamente disminuyendo, y, como sucediera años antes, llegó el momento en que se perdieron.

Rapa Nui se incorpora a Chile

Los viajes de nuestras naves hacia la Polinesia, tanto de ida como de regreso, forzosamente incluían una corta recalada en la isla de Rapa Nui; después de largas travesías las tripulaciones necesitaban reabastecerse de víveres, aguada y obtener descanso y esparcimiento. Y desde 1870 los buques de nuestra Marina de Guerra también se hacen presentes en esta porción de tierra, semi perdida en la inmensidad del Pacífico.

Para tener una visión más amplia, debemos primeramente referirnos a la labor de los misioneros católicos. El 2 de enero de 1864 arribó a Rapa Nui a bordo de la goleta "La Favorita", vía Tahiti, el hermano converso Eugenio Eyraud, de la congregación de los Sagrados Corazones (Padres Franceses en Chile). Su misión no era otra que estudiar la posibilidad de establecer

una misión católica en dicha isla. El pequeño barco lo dejó en la isla y se devolvió inmediatamente.

Durante once meses el religioso soportó toda clase de dificultades y privaciones, en un medio pagano y hostil en que no era solamente el único hombre blanco, sino el primer extranjero que convivía con los isleños. En noviembre de aquel año fue relevado de su misión, pero se dedicó en Valparaíso y Santiago, exclusivamente a preparar una nueva expedición. Volvió definitivamente a Pascua en 1866, esta vez acompañado del Padre Hipólito Rousset S. C. y provisto abundantemente de elementos para socorrer a los "canacas" y abastecer a las necesidades de los misioneros.

Al hablar de la incorporación de Rapa Nui o Pascua al patrimonio nacional, como también de la presencia de nuestro pabellón en los archipiélagos de la Sociedad y de las Marquesas, resulta de elemental justicia citar la obra civilizadora y altruista de aquellos siervos del Señor que llevaron hasta esos confines del planeta, junto con las luces de la fe, la enseñanza de nuestro idioma y del cultivo de la tierra, que introdujeron numerosas plantas y animales domésticos y predicaron el Evangelio de Cristo con la vivencia del ejemplo cotidiano.

Decíamos al comienzo de estas líneas que la actividad misionera, como también lo administrativo y comercial, se disponían desde Valparaíso. Pues bien, en el mes de abril del presente año, hemos conocido el archipiélago de las Marquesas en cuya isla de Nuku Hiva se levanta una moderna y hermosa iglesia catedral. En el interior, una sencilla lápida nos enseña el nombre del primer obispo llegado a las Marquesas y que descansa allí. Se trata de monseñor René Ildefonso Dordillon. Pero ¡gran sorpresa! Este ¡lustre sacerdote recibió la consagración episcopal el día 8 de diciembre de 1867 en la Catedral de Valparaíso. Y no sólo éste, sino también su antecesor, monseñor Francis de Paul Gaudichon, el año 1846.

En 1870 por primera vez un buque de guerra chileno, la corbeta "O'Higgins", cumpliendo un viaje de instrucción de cadetes, realiza el primer levantamiento topográfico de la isla.

Nuestro conocido don Policarpo Toro Hurtado, visitó por vez primera la isla el año 1875, cuando siendo todavía un joven

teniente se desempeñaba como oficial de la "O'Higgins". Después de varias expediciones en los años posteriores, en 1886 escribió una Memoria sobre la isla, donde hacía ver la conveniencia de adquirirla para Chile y vislumbraba ciertas ventajas económicas que traería una vez abierto el canal de Panamá. Su planteamiento encontró eco en las esferas de gobierno; en 1887 Toro zarpó a bordo de la goleta "La Paloma", llegando hasta Tahiti después de 41 días. Allí se puso al habla con los propietarios de Pascua, incluyendo al señor obispo de Tahiti, y con ellos trató lo relacionado con la posible transferencia en favor del gobierno de Chile.

Un nuevo viaje, ahora como comandante del "Angarrios", llevó a nuestro personaje hasta la lejana posesión. La transferencia se finiquitó en Tahiti cancelando el enviado del gobierno chileno las sumas previamente estipuladas en el contrato. Sin embargo, y para ganar tiempo, una reducida colonia de compatriotas se había embarcado en el mismo "Angarrios" y ya se encontraba establecida en Pascua.

Por fin, el 9 de septiembre de 1888, el comandante Policarpo Toro Hurtado toma posesión de la isla en nombre del gobierno de Chile; y desde aquel día fue incorporada a la soberanía de la República, logrando de ese modo el incansable luchador dar satisfacción a sus anhelos.

Ep logo

La actividad marítima, tanto civil como militar, se remonta al nacimiento de la nación como República independiente.

Ahora bien, no sólo desde el punto de vista político y militar ha sido determinante el influjo del mar, sino que el destino de todo el país está ligado en una u otra forma al efectivo uso que hagamos de las rutas marítimas y de las ventajas que ello representa para el desarrollo económico de la nación.

Así lo comprendieron los estadistas que gobernaron en los primeros años de nuestra independiente existencia, impulsando a los hombres de comercio que tras su esfuerzo hicieron flamear nuestra bandera por todos los mares a bordo de la numerosa y prestigiada flota-mercante.

Finalmente, es significativo también el hecho de que don Guillermo Wheelwright escogiera a Valparaíso para fundar la com-

pañía de navegación a vapor del Pacífico en 1835, actual "Pacific Steam Navigation Company", en circunstancias que entonces en Europa se miraba con cierta desconfianza el nuevo sistema de propulsión de las naves.

Estos hechos y muchos otros, como la actividad industrial de la construcción de barcos de mediano tonelaje, parecieron indicar que en los primeros años de su vida independiente, Chile se estaba conformando dentro de la orientación de una adecuada conciencia marítima. Sin embargo, los años transcurrieron y el mar fue desprendiéndose de la mente de nuestros conciudadanos, llegándose casi a olvidar que, por imperativo geográfico y económico, el desarrollo y bienestar de nuestra nación están íntimamente asociados a todas las actividades que tienen el amplio océano por escenario.

Chile, por su posición y conformación étnica, como por su tradición histórica y estructura económica, tiene indudablemente

te su porvenir en el mar. Es lo que hoy están realizando nuestras autoridades.

Bibliografía:

"Breve noticia del viaje de la fragata "Carmen" alias "La Elena", desde Valparaíso a Calcuta .

Veliz, Claudio: "Historia de la Marina Mercante de Chile .

Encina, Francisco A.: "Historia de Chile , Tomo XIII.

Bunster, Enrique: "Cronicas del Pacífico .
Bunster, Enrique: "Chilenos en California .

Moerenhout; Jacques Antoine: "Voyages aus iles du Grand Ocean .

Pereira Salas, Eugenio: Artículo en Revista 118 de la Academia Chilena de Historia y Geografía.

Fuenzalida Bade, Rodrigo: "La Armada de Chile, desde la alborada al Sesquicentenario . Tomo II.

