

# LA PEROUSSE

## EXPLORADOR DEL PACIFICO

O. R. Ortiz-Troncoso

*Nunca, en la historia del mundo, el esfuerzo de exploración fue gratuito; siempre obedeció a necesidades económicas. Sin embargo, para explicar la psicología del explorador se hace necesario buscarle un resorte puramente moral, un ideal.*

(J. Amsler: *Histoire universelle des explorations*, 1964)

*Las maneras de este militar estimable tienen tal carácter de lealtad y franqueza (...) que yo no había pasado todavía dos horas con él cuando ya compartía con todos los habitantes de esta parte de América la estima y el general respeto, que todo el mundo siente por él.*

(Lapérouse, en carta al Ministro de Marina de Francia refiriéndose a su entrevista con don Ambrosio O'Higgins; Concepción, 14 de marzo de 1786).

### Introducción

Hoy en día, cuando la presencia francesa en el Pacífico es noticia cotidiana —ya sea por la agitación autonomista de Nueva Caledonia o por los ensayos nucleares en Mururoa— cabe dar una mirada retrospectiva sobre las circunstancias que permitieron la expansión colonial de Francia en esa vasta región. Por otra parte, los años que estamos viviendo están marcados por el segundo centenario de una de las empresas claves para el conocimiento de ese océano. Nos referimos y a la expedición que tuvo lugar desde 1785 a 1788 por orden de Luis XVI y bajo el comando de uno de los más destacados marinos galos de la época, el conde de Lapérouse.

Como se verá en las páginas siguientes, la tragedia que se cernió sobre el último capítulo de esa expedición la cubrió de una especie de halo de leyenda, dándole cabida en los anales que encierran a aquellos episodios históricos de conclusión incierta, abundantes en la era de las expediciones marítimas de descubrimiento. No obstante, investigaciones en archivos y de terreno, han ido paulatinamente echando algo de luz sobre los perdidos pasos de Lapérouse y sus hombres en los archipiélagos del Pacífico. En 1985 el Director del Museo de Marina de París, Capitán de Navío François Bellec —con la colaboración de un grupo de historiadores— asumió la responsabilidad de editar sobre este tema un importante volumen de 270 páginas cuyo título describe ya el espíritu de su contenido: *La generosa y trágica expedición Lapérouse*. El mismo año, el profesor John Dunmore, de la Massey University, (Nueva Zelanda), y el Contraalmirante Maurice de Brossard, de la Academia de Marina de Francia, han publicado dos tomos conteniendo los resultados de un análisis de la documentación original del viaje. Estas obras se añaden a la copiosa bibliografía consagrada a esa empresa descubridora que, por las ya indicadas obscuras circunstancias que rodearon su fin, sigue atrayendo la atención de los historiadores del mar.

En el párrafo inicial, Bellec destaca así esta característica: *"El misterio que va unido a la desaparición de la expedición Lapérouse después de su última escala en Botany Bay (Australia) en marzo de 1788 ha conferido a este episodio de la historia del descubrimiento*

*del mundo un potencial de apasionada emoción que ejerce todavía hoy, dos siglos después de su zarpe, una muy viva atracción*": El presente artículo ha sido concebido como una síntesis que entregue no sólo un relato del recorrido de las naves desde Francia hasta su último destino, sino también pormenores biográficos de su comandante y especialmente del contexto histórico en que desarrolló su carrera y organizó su gran proyecto.

## **Un nombre**

Nuestro personaje central nació el 23 de agosto de 1741 en la casa solariega de sus mayores, todavía existente en Gô, cerca de Albi, en la parte meridional de Francia. Su linaje —los Galaup— pertenecía a la nobleza loca. Más tarde, como era frecuente en la época, añadió a su apellido un título que correspondía a una propiedad familiar, por lo que su nombre quedó compuesto como Jean Francois de Galaup, conde de Lapérouse. Siendo las reglas ortográficas de entonces más flexibles que las actuales, la última parte de su apellido —a la postre la más conocida— suele aparecer a través de la historia con ligeras variantes, como por ejemplo, "La Pérouse". Hemos elegido la empleada a lo largo de estas páginas basándonos en el hecho de que es la ortografía que el propio personaje utilizaba en su firma.

Más decisivo, desde el punto de vista familiar, resultó su parentesco con el Capitán de Navío Clement de La Jonguière, que le abrió las puertas de la carrera naval y que tal vez le inspiró en este sentido, ya que hasta ahora no ha sido descubierto otro motivo que haya podido empujar hacia el mundo marítimo a ese muchacho criado en el seno de una acomodada familia de terratenientes. Es bien sabido que durante el Antiguo Régimen, tanto en Francia como en las otras naciones del Viejo Mundo, los antecedentes familiares solían pesar desproporcionadamente en la carrera de un oficial, lo cual no impedía honrosas excepciones. Un caso notorio es el de James Cook, cuyo modestísimo origen, y una etapa inicial en el pequeño cabotaje no fueron impedimento para que se convirtiese en uno de los capitanes más sobresalientes que haya tenido la armada británica. Pionero, además, del imperio colonial de su país en el Pacífico.

Francia conoció también excepciones, incluso institucionalizadas a lo largo del siglo XVIII. Tal fue el caso de los "oficiales azules" (así llamados, por el color predominante en su uniforme), quienes se contraponían a los "oficiales rojos", que se distinguían por llevar bajo la casaca azul, chaleco y pantalones encarnados. Estos últimos eran gentileshombres y seguían en su formación el circuito de estudios regulares en el Cuerpo o Compañía de Guardiamarinas. Aquéllos, salidos generalmente de una pequeña burguesía, con intereses navieros, recibían su educación en la denominada Compañía de Voluntarios y, eran destinados de preferencia a los barcos de comercio, pero, eventualmente podían también hacer carrera en la marina militar. De más está decir que ambas categorías se miraban recíprocamente con mal disimulada suspicacia y una buena dosis de prejuicios de clase. No es sorprendente entonces que durante la gran revolución de 1789 —mejor conocida como Revolución Francesa— no pocos "azules" adoptaran con presteza el nuevo ideario político antimonárquico.

Es evidente que, este claro favoritismo hacia un determinado estrato social estaba basado en buena medida en la incondicional y garantizada lealtad que la nobleza debía sentir y demostrar hacia el rey, jefe supremo e indiscutible de las fuerzas de tierra y mar. Además, en el hecho no menos decisivo de que tradicionalmente era la nobleza la única clase social que se encontraba en condiciones de proporcionar a sus hijos una sólida educación de base, previa a su ingreso a la carrera de oficial. En el siglo de Lapérouse estas circunstancias estaban ya en vías de profundos cambios y habrían de culminar con la revolución ya mencionada, pero gran parte de la aristocracia no parecía darse cuenta de esta

evolución ideológica y social propagada por una burguesía que estaba también ya en condiciones de asumir funciones para las que normalmente, hasta entonces, había quedado marginada.

El apartado que sigue permite captar mejor el entorno social en que Lapérouse hace su aparición en la marina y en el que le corresponderá desarrollar sus intereses. En síntesis vivirá un importante momento de transición histórica viendo cómo se disgregaba el aparentemente sólido mundo de la tradición para dar paso a nuevas formas económico-sociales, y donde los descubrimientos geográficos y la ciencia asumirán un destacado carácter.

### **La carrera de Lapérouse**

Luego de estudios básicos en el colegio de los jesuitas de Albi, Lapérouse ingresó a los quince años al Cuerpo de Guardiamarinas de Brest, en los inicios de la llamada Guerra de los Siete Años (1756-1763), con Inglaterra. Poco después fue asignado al servicio en el Navío *Célebre*, que formaba parte de la escuadra que debía defender de los británicos las posesiones francesas en el Canadá. A fines de 1757 le encontramos embarcado en el *Pomone*, siendo al año siguiente transbordado al *Zéphyr* y luego al *Formidable*, en el que tomó parte en la batalla de Cardinaux (20 de noviembre de 1759) frente a la desembocadura del río Loire, donde recibió heridas y fue hecho prisionero (el *Formidable* resultó totalmente desmantelado, sumándose a las considerables pérdidas sufridas por la marina francesa).

Después de su pronta liberación se reintegró a las operaciones en aguas americanas. Su biógrafo Taillemite subraya que durante esta fase inicial de sus servicios recibió la comprensión y el apoyo de un oficial excepcional, el Jefe de Escuadra Ternay, que influirá sobre su carrera y carácter. En la última etapa de la guerra embarcará en el *Robuste*, que asumía la misión de atacar a los ingleses en Terranova. La paulatina acumulación de experiencia le valdrá ser promovido a Subteniente en 1764. Algo más tarde participará en campañas en las Antillas (fragata *Belle-Poule*) y en el océano Indico, donde deberá hacerse cargo del comando del navío *Seine* (1773), visitando las islas Seychelles y la India. Al recibir su despacho de Teniente de Navío en abril de 1777, contando 35 años de edad, Lapérouse había acumulado vastos conocimientos no sólo en temas de estrategia naval, sino también y en forma destacada en lo que se refiere a hidrografía y teoría de la navegación de altura, la que sufría todavía del grave inconveniente de no contar con cronómetros adecuados. Sin embargo, sus intereses no se detenían en el límite de los aspectos técnicos de profesión abordando también proyectos de enfoque económico, como el de las posibilidades y problemas que presentaba la implantación de colonos franceses en la región del océano Indico. Como reconocimiento a su labor y méritos, en mayo de 1777 fue hecho Caballero de la Orden de San Luis, la más selectiva condecoración al valor militar otorgada en la Francia del Antiguo Régimen.

Desde el punto de vista cronológico se sitúa aquí un capítulo fundamental en la historia, en el que a Lapérouse le corresponderá participar: la guerra de independencia de los Estados Unidos, a la que Francia y su armada prestarán un apoyo decisivo, como una forma de continuación de ese estado de beligerancia casi permanente que caracterizó sus relaciones con Gran Bretaña durante el siglo XVIII. Curiosamente, fue la propia Inglaterra la que contribuyó a crear las condiciones para que los colonos americanos tomaran conciencia de su importancia como nación capaz de buscar un camino de autonomía. La ayuda que éstos habían podido aportarle durante la precedente guerra con Francia, la de Siete Años, les había dado la seguridad de su propia capacidad, la que habrían de emplear ahora contra los británicos y con el apoyo de sus antiguos adversarios, los franceses.

En 1778 se le entregó el comando de la fragata *Amazone*, con la que se unió a la flota del Almirante d'Estaigne, participando en la toma de la isla de Granada (Antillas) en otras acciones, logrando capturar en 1779 dos unidades de la armada británica. Al año siguiente escoltó transportes de tropas hacia Norteamérica y fue ascendido a Capitán de Navío. A continuación se le vio participar en misiones llevadas a cabo exitosamente, tanto en la costa norteamericana como frente a las posesiones inglesas del Caribe. Durante esas campañas conoció y trabó amistad, con Paul-Antonie Fleuriot de Langie, otro marino de excepción, con el que compartirá más tarde los descubrimientos y sacrificios de su expedición científica al Pacífico.

El historiador Taillemite, anteriormente citado, hace notar un rasgo de genialidad estratégica de Lapérouse durante su participación en la guerra de emancipación americana: *"Nombrado en junio de 1778 comandante de la fragata Amazone, reflexiona en los problemas planteados por la protección del comercio en tiempo de guerra y dirige al Ministro (de Marina) un memorandum en el cual preconiza la formación de divisiones de fragatas, encargadas no ya solamente de actuar como escoltas pasivas, sino de perseguir sistemáticamente los corsarios. Idea notablemente moderna pues ella será retomada y aplicada, durante la Segunda Guerra Mundial contra los submarinos"*. De su actuación en ese conflicto ha quedado también el recuerdo del trato generoso que dio a los vecinos ingleses en la bahía de Hudson, a quienes proporcionó los recursos necesarios para que pudiesen sobrevivir el crudo invierno.

La hoja de servicios de Lapérouse registra un ligero signo de rebeldía sentimental, raro en un jefe afable pero estricto. Se trata de su matrimonio con Eléonore Broudou en 1783, residente en la isla Mauricio, con la que se unió contra la voluntad de su orgullosa familia, que no vio con buenos ojos esta alianza con la hija de un funcionario administrativo sin fortuna. Tampoco solicitó para ello la obligatoria autorización del Ministerio de Marina.

### **Los precedentes históricos**

Paralelamente a las motivaciones científicas de la expedición de Lapérouse al Pacífico, existieron otras que tienen relación con el comercio y el ideal colonialista. Son estos dos aspectos fundamentales que encuentran su origen no sólo en una intención interna de desarrollo de la economía francesa de la época, sino también en un afán de competencia con otras potencias —especialmente Inglaterra— en pleno expansionismo colonial.

Luis XVI, puso permanente atención a los pasos que daba aquella nación en lo que se refiere a descubrimientos geográficos y a las perspectivas que para la economía tendría la explotación de recursos naturales existentes en tierras distantes, factibles de ser apropiadas. Ya antes de subir al trono, siendo príncipe heredero, el futuro rey había leído con fruición el relato del primer viaje del Capitán Cook. Como soberano mantuvo su incondicional admiración por el gran navegante británico, estudiando con detención el informe del segundo viaje y las noticias publicadas en forma póstuma en 1780. A pesar de que su apoyo a la guerra de independencia de los Estados Unidos le había separado políticamente de Inglaterra, entregó instrucciones a sus navíos de guerra para que en el caso de encontrarse con Cook en el mar, este fuese tratado como amigo y con toda la consideración debida a su carácter de gran explorador, sin tener en cuenta su condición de oficial de una potencia adversaria.

El historiador Pierre Roudil sintetiza así la posición que, en materia de exploración, y en relación a Cook, presentaba la Francia de la época: *"Por largo tiempo, el rey soñó que una expedición francesa pudiese continuar la obra de exploración del gran marino, especialmente*

*en el Pacífico y en la costa oeste de América del Norte, entonces casi desconocida. El fin de la guerra con Inglaterra, en 1783, que se concluyó con el reconocimiento de la independencia norteamericana, habría de permitirle la realización de su proyecto... Francia, que había recuperado una parte de su imperio colonial (Luisiana, Senegal, Antillas), podría en adelante rivalizar en el mar con Gran Bretaña, que había salido debilitada del conflicto.*

Pero el país galo disponía también de sus propios precedentes en esta materia. En 1769 el Capitán De Surville había podido desembarcar en Nueva Zelandia, pero las enfermedades y una tripulación poco inclinada a la disciplina habían deteriorado los resultados del viaje. Tres años más tarde, sobre la misma costa, la población indígena masacró al Capitán Marion du Fresne y a parte de su tripulación. En ese mismo período el marino bretón Yves-Joseph de Kerguelen lanzó un proyecto que en apariencia poseía amplias perspectivas, en 1772 descubría el archipiélago que lleva su nombre, en el océano Indico austral, tierras que suponía formaban parte de un hipotético "continente austral" (uno de los mitos geográficos de mayor persistencia). Su plan de un nuevo y más amplio viaje de reconocimiento se llevó a cabo en 1774, lamentablemente con resultados negativos, a lo que se añadió la constatación —efectuado por Cook— de que aquellas tierras inhóspitas constituían sólo un lejano puñado de islas sin valor para una eventual colonización. A su regreso, habiendo caído en desgracia, Kerguelen fue sometido a consejo de guerra y debió pasar cinco años en prisión, lo que le dio tiempo para redactar sus memorias.

Francia contaba, sin embargo, con un antecedente de cierto relieve: la circunnavegación de la Tierra bajo el comando de Louis Antoine de Bougainville. De sólida formación en matemáticas y en derecho, Bougainville habría de abandonar las aulas universitarias para abrazar la carrera de las armas, pero no como marino sino como militar, alcanzando el grado de Coronel. Habiendo solicitado su transferencia a la armada —cambio no totalmente excepcional en la época— ingresó en ella como Capitán de Navío. En 1764 dirigió la instalación de un grupo de franceses en las islas Malvinas, proyecto de colonización que tendría corta existencia.

Por razones de orden político, Francia debió renunciar al archipiélago y en noviembre de 1766 Bougainville zarpó de Nantes con la fragata *La Boudeuse*, dirigiéndose a las islas Malvinas, donde se unió el transporte *L'Etoile*, con la misión de entregar la colonia a los españoles. Luego de cumplido este cometido, en enero de 1768 ambos navíos continuaron hacia el estrecho de Magallanes. Ya en el Pacífico se dirigieron hacia la isla de Pascua y al archipiélago de Tuamotu, desembarcando en abril las extenuadas tripulaciones en Tahiti, descubierta el año anterior por el inglés Samuel Wallis. Continuando el viaje, el 22 de mayo se encontraron en las Nuevas Hébridas, más tarde frente a los archipiélagos que hoy conocemos como Salomón y Bismarck, además Nueva Guinea (en agosto) y finalmente, el 2 de septiembre, podían echar ancla frente a los establecimientos holandeses de las islas Molucas, ya a tiempo porque el escorbuto y el hambre hacían estragos en la tripulación. Luego de repuestos de la larga travesía, ambos navíos continuaron su ruta hacia el poniente alcanzando su puerto de destino, Saint-Malo, el 16 de marzo de 1769.

A pesar de los recursos económicos y de los sacrificios personales involucrados en esta circunnavegación, sus resultados prácticos no llegaron a emular a aquellos logrados por las expediciones de Cook. En consecuencia, manteníase con Inglaterra la competencia por dominar un área geográfica —el Pacífico— cuya más detallada exploración era indispensable antes de enfrentar seriamente proyectos de colonización. No es de extrañar pues que Luis XVI, personalmente inclinado en favor de los reconocimientos geográficos y gran conocedor del tema, haya madurado y concebido una campaña de exploración de ese océano. Para dirigir esta tarea habría de escoger cuidadosamente a uno de sus hombres de mar de más

sólido prestigio, tanto en el plano humano como en los de criterio científico y cualidades de jefe. La elección recayó en Lapérouse.

### **El rey geógrafo**

*“Su Majestad vería como uno de los éxitos más felices de la expedición el que ella pueda ser concluida sin que haya costado la vida a un solo hombre”.* Este real deseo estampado en el documento que Luis XVI revisó personalmente y que lleva fecha del 26 de junio de 1785, quedará contrariado por las amargas circunstancias que rodean el final de la expedición que nos ocupa. Demuestra en sí el aprecio que el soberano sentía por sus hombres de mar enviados al reconocimiento de tierras lejanas además su preocupación por las innúmeras dificultades que sabía deberían enfrentar sin contar con ningún tipo de apoyo ni socorro inmediato.

De todas las ciencias que saturaban el medio intelectual de su siglo, Luis XVI eligió y se apasionó por una: la geografía. El calificativo de “rey geógrafo” que se le ha aplicado no carece de fundamento. La geografía, antiquísima disciplina, se verá enriquecida a fines de la centuria citada por la invención de instrumentos que buscarán la exactitud tanto en la navegación como en la topografía. Uno de los pasos decisivos será el perfeccionamiento del cronómetro y como consecuencia la determinación de la longitud, problema hasta entonces resuelto por métodos carentes de precisión.

El museo del palacio de Versalles conserva un cuadro que muestra gráficamente el interés del monarca por los viajes de descubrimiento. Pintado por Nicolás Monsiau en 1817 —es decir, tres décadas después de la desaparición de Lapérouse— reconstituye una entrevista del rey con el navegante. Aquel aparece sentado frente a un planisferio y apoya su índice sobre Australia. Lapérouse, de pie y en gran uniforme se inclina con gesto de respeto e interés sobre la carta. Detrás del sitial real aparece un personaje que porta un volumen en cuya cubierta puede leerse “Memoria de la Academia de Ciencias”, se trata del Mariscal De Castries, Ministro de Marina. En un discreto plano situado al fondo de la pintura hay dos personajes jóvenes, no identificados con certeza, uno de ellos en uniforme naval. Se supone que podría tratarse de los hermanos De la Borde, muertos accidentalmente en el transcurso de la expedición. Otra hipótesis los identifica como el conde Pierre Claret de Fleurieu, Director de Puertos y Arsenales, y el Capitán de Navío Fleuriot de Langle, amigo y compañero de viaje de Lapérouse. (Ver ilustración).

En síntesis, trazando la ruta en grandes líneas, las instrucciones reales señalaban que la expedición (cuya duración era de tres años) debía dirigirse a Sudamérica y contornear el cabo de Hornos, hacer escala en la isla de Pascua (visitada ya varias veces por los europeos desde su descubrimiento por el holandés Roggeveen en 1722) y dirigirse hacia la costa septentrional de Norteamérica, donde entre otras observaciones, debía buscar un paso que uniese el Pacífico a la bahía, del Hudson (este viejo anhelo de encontrar una vía por el noroeste solo fue logrado en 1850). Luego los navíos deberían reconocer la zona del estrecho de Bering, el extremo de la península de Kamchatka, las islas Kuriles, Japón, Formosa y las Filipinas. Desde allí el retorno a Europa se efectuaría contorneando África.

En cuanto a los objetivos científicos, políticos y comerciales, el historiador Roudil señala que la Academia de Medicina de París solicitaba el estudio de la vegetación para buscar las zonas que produjesen quinina, ipecacuana, alcanfor y opio. La Academia de Ciencias por su parte, encomendaba la observación de los pueblos aborígenes, los minerales, la astronomía, la física la flora, la fauna y el estudio de las corrientes marinas. Para la recolección de plantas útiles los botánicos dispondrían de viveros portátiles. Los navíos

llevarían una cierta cantidad de animales domésticos (ovejas, cabras, cerdos, etc.) y plantas del Viejo Mundo para ser distribuidos en los puntos de recalada del Pacífico, con la intención —ingenua, pero propia de la época— de hacer participar a otros pueblos de los beneficios que podrían aportar los animales de granja y plantas comestibles de Europa. No se sospechaba entonces las consecuencias negativas que ello podía acarrear para las especies autóctonas y el equilibrio ecológico.

Sobre economía y geopolítica, debía estudiarse la posibilidad de establecer bases comerciales sobre la costa noroeste de Norteamérica, ya que la pérdida del Canadá había entregado a los ingleses el control del negocio de pieles, de gran valor y demanda en la Europa de entonces. Por esta misma razón debían ser analizadas las posibilidades de adquisición de este producto a los japoneses. El rey deseaba igualmente conocer las perspectivas que el mar austral de América ofrecería al desarrollo de una industria ballenera. Además, debía ser informado sobre la importancia y extensión de las posesiones españolas en California y de las rusas en las islas Aleutianas y Alaska y sobre la importancia estratégica que algunas islas, como las Filipinas, tendrían en caso de un nuevo conflicto con Gran Bretaña. *Desde luego —subraya Roudif— una de las misiones más importantes era la de conocer la geografía de las costas y la de determinar la posición de las islas descubiertas*".

### **Los navíos de la expedición**

Los navíos escogidos para la empresa fueron dos *flutes*. Cabe aquí una explicación. Originalmente —especialmente a lo largo de los siglos xvii y xviii— el cabotaje holandés desarrolló un tipo de barco con gran capacidad de transporte y economía de brazos en la maniobra, debido a la simplicidad de su aparejo. Era designado como *fluit*. Su popa era redondeada y la manga máxima se encontraba a la altura de la línea de flotación, ya que para efecto de los derechos de puerto era considerada la manga metida en el puente superior, traduciéndose por consiguiente la disposición indicada en una economía para el armador. Este tipo de navío se hizo pronto popular en los demás países marítimos de Europa.

En la marina de guerra francesa comenzó a aplicarse el nombre de *flüte* (corrupción del original *fluit*) a toda unidad acondicionada a las necesidades de transporte de una flota, empleándose a veces también el de "corbeta de carga". Por consiguiente, en el contexto francés el término *flüte* no designaba propiamente hablando a un navío de un diseño específico sino más bien a su función.

La *flüte Boussolo*, comandada por Lapérouse, que había llevado anteriormente el nombre de *Portefaix* y había sido botada en 1782, poseía una eslora de 41 metros y desplazaba 550 toneladas. Aunque en esa época comenzaba a popularizarse el sistema de protección de la obra viva con láminas de cobre (especialmente cuando se iba a navegar en aguas tropicales), se escogió en este caso el tradicional método de reforzarla con planchas de madera recubiertas con clavos de hierro de cabeza ancha y plana, los que por yuxtaposición formaban una especie de coraza. Su única ventaja frente a las láminas de cobre era que aquéllos eran fácilmente reemplazables durante un viaje. Para aumentar la capacidad de carga y espacio para la tripulación, la artillería fue reducida a 12 cañones de 6 libras. Una segunda *flüte* llamada *Autruche*, de similares y características que la anterior botada el mismo año, se benefició de iguales reformas y fue rebautizada *Astrolabe*.

Para navíos de estas características se disponía normalmente de un centenar de marineros y media docena de oficiales. En este caso el número de estos últimos fue aumentado a nueve y se embarcó un importante número de científicos y dibujantes. A pesar

de su origen como unidades de transporte o de reabastecimiento que ya hemos indicado, al zarpar ambas recibieron oficialmente el título de fragatas y como tales aparecen en relato del viaje. Como comandante de *Astrolabe* fue designado el Capitán de Navío Fleuriot de Langle, bretón y amigo personal de Lapérouse, miembro de la Academia de Marina debido a su reputación de matemático y astrónomo.

La nómina del personal embarcado indica los apellidos de los siguientes “*ingenieros, sabios y artistas*”, interesante porque da una idea del carácter científico asumido por el viaje. En la fragata *Boussole*: Monneron (Capitán del Zapadores, ingeniero y jefe), Bernizet (ingeniero-geógrafo), Rollin (cirujano mayor), Lepaute Dagelet (astrónomo, miembro de la Academia de Ciencias y profesor de la Escuela Militar), Lamanon (físico, mineralogista y meteorólogo), el Padre Mongès (físico y capellán del barco), Duché de Vancy (dibujante), Prevost (dibujante de botánica), Collignon (botánico) y Guéry (relojero, especialista en cronómetros). En la *Astrolabe*: Monge (astrónomo, profesor de la Escuela Militar que debió ser desembarcado en Tenerife, luego de un mes a bordo, debido a su continuo mareo). La Martinière (médico y botánico), Dufresne (naturalista), el Padre Receveur (naturalista y capellán del barco), Prevost (dibujante de botánica, tío del otro artista del mismo apellido), Lavaux (cirujano de la armada) y Lesseps (intérprete). Su equipo incluía los instrumentos astronómicos y de física de más reciente data, los cronómetros de mayor precisión, laboratorios de química y una importante biblioteca.

En cuanto al cuerpo de oficiales, conviene hacer notar que para expediciones como esta se optaba por una selección que exigía tanto condiciones de salud como de carácter, indispensables ambas para una larga travesía y en la obligada promiscuidad de las estrechas naves de entonces. Pero además se requería un alto rendimiento en matemáticas y astronomía lo que no era frecuente. En otras misiones la manipulación de instrumentos y los cálculos indispensables a la navegación de altura eran, la mayoría de las veces, tarea confiada a los pilotos o personal especialmente entrenado. En aguas europeas se navegaba por estima y la norma era que los oficiales se sintiesen más satisfechos si lograban maniobrar navíos y escuadras con eficacia y elegancia, sin apartarse de las rigurosas normas que la tradición les imponía.

### **El viaje, desde el zarpe hasta Hawaii, pasando por Chile.**

Los preparativos fueron tan minuciosos que permiten hoy a los historiadores navales disponer de abundante documentación sobre tripulación, inventario, aprovisionamiento, etc. Junto a este cuerpo de documentos se encuentran los relatos sobre el viaje mismo, a la manera de informes que el propio Lapérouse pudo hacer llegar a Francia hasta poco antes de su misteriosa desaparición. El naturalista Dufresne, desembarcado en Macao, fue portador de parte de las notas, otro tanto hizo la fragata *Subtile* desde Cavite, Filipinas (ver al final apéndice con itinerario del viaje). Sin duda, uno de los informes más importantes fue el confiado a Jean-Báptiste Barthélemy de Lesseps, desembarcado de la *Astrolabe* en Kamchatka, en la costa del Pacífico, realizando un viaje de un año a través de Rusia, del que ha dejado un relato apasionante .

Para Lapérouse fue una constante preocupación la redacción de sus informes, y el uso que de ellos se haría en Francia. Temía que si éstos fuesen publicados antes de su retorno, la redacción y compaginación efectuada por personas que no habían participado en la expedición no reflejase el espíritu mismo de su empresa, que él quería por sobre todo científico y geográfico. La tarea quedó, sin embargo, en buenas manos, habiéndose encargado de ella el General de Ingenieros Milet-Mureau, siendo editada la obra en París en 1797 bajo el título *Viaje de Lapérouse alrededor del mundo*. El editor debió, sin embargo,



rendir tributo a las severas modificaciones que estaban afectando a la sociedad de su época y que Lapérouse, desde la distancia, no había podido apreciar. Las modificaciones al texto original se refieren, por ejemplo, a evitar la mención del rey y sus ministros; fue adoptado también un nuevo estilo gramatical y una redacción concordante con la política imperante en el momento.

El historiador François Bellec reproduce en su reciente libro las siguientes líneas textuales de la pluma de Lapérouse, en las que se comprueba la preocupación ya indicada además de una modestia poco común entre los intelectuales de su siglo: *"Si se imprime mi diario antes de mi regreso, que se ponga cuidado en no confiar la redacción a un hombre de letras. El querrá sacrificar a una frase agradable la palabra exacta que le parecerá dura y bárbara, aquella que el marino y el sabio preferirían y buscarán en vano, o bien, dejando a un lado todos los detalles náuticos y astronómicos y buscando hacer una narración interesante cometerá, por la falta de conocimientos que su educación no le habrá permitido adquirir, errores que serán funestos a mis sucesores. Escoged un redactor versado en las ciencias exactas, que sea capaz de calcular, de combinar mis datos con los de otros navegantes, de rectificar los errores que han podido escapárseme, de no cometer otros. Ese redactor se preocupará del fondo, no suprimirá nada de esencial, presentará los detalles técnicos, con el estilo áspero y rudo, pero conciso, de un marino. El habrá cumplido bien su tarea reemplazándome y publicando la obra tal como hubiese deseado hacerlo yo mismo"*.

En pleno verano del hemisferio norte, a las cuatro de la madrugada del 1 de agosto de 1785, con viento noreste, zarpan de Brest la *Boussole* y la *Astrolabe*. La primera escala la efectúan en la isla de Madera (13 al 16 de agosto), una segunda en Santa Cruz de Tenerife (19 al 30 del mismo mes) y tocan tierras americanas el 6 de noviembre en la isla de Santa Catarina, Brasil, donde se reaprovisionan de víveres. Desde mediados de enero, a mediados de febrero de 1786 navegan por las aguas australes, apreciando la gran cantidad de ballenas presentes en el estrecho de Lemaire lo que hace especular al jefe de la expedición sobre una futura explotación de este recurso marino. La zona del cabo de Hornos y paso Drake les reservó tan buen tiempo que Lapérouse llegó a anotar con optimismo: *"Estoy hoy convencido que esta navegación es como la de todas las altas latitudes: las dificultades que se espera encontrar son el efecto de un antiguo prejuicio, que debe desaparecer, y que la lectura del 'Viaje del Almirante Anson' ha contribuido no poco a conservar entre nuestros marinos"*. Hacía alusión con ello al paso de la escuadra británica bajo el comando de George Anson, cuyo relato describe las enormes dificultades climáticas que debió enfrentar en esas mismas latitudes en marzo de 1741.

Una escala de tres semanas en la bahía de Talcahuano será motivo para que despliegue toda su admiración por la fertilidad del suelo de nuestro país: *"No hay en el universo terreno más fértil que el de esta parte de Chile; el trigo da sesenta por uno, la viña produce con la misma abundancia, los pampos están cubiertos de innumerables rebaños que, sin ningún cuidado, se multiplican más allá de toda expresión."* Esta misma abundancia le hace criticar la falta de libertad de comercio con que España controlaba a sus territorios de ultramar: *"...este reino (Chile), cuyas producciones, si estuviesen al máximo, alimentarían la mitad de Europa; cuyas lanas bastarían a las manufacturas de Francia e Inglaterra; cuyo ganado, empleado en carne salada, produciría una ganancia inmensa, este reino, digo, no hace comercio alguno. Cuatro o cinco pequeños barcos le traen todos los años de Lima azúcar, tabaco y algunos objetos fabricados en Europa que sus desgraciados habitantes no obtienen que de segunda o tercera mano, y después que esos mismos objetos han pagado derechos inmensos en Cádiz, en Lima y finalmente a su entrada a Chile. Ellos no pueden dar a cambio más que trigo —que tiene un precio tan miserable que el cultivador no pone ningún*

*interés en aumentar sus siembras— sebo, cueros y algunas tablas. De esta manera la balanza comercial está siempre en desventaja de Chile...”.*

Concluye sus observaciones, haciendo un justo vaticinio, no desprovisto de sentido común ya que esas mismas restricciones al comercio serán uno de los argumentos del movimiento de independencia que se iniciará un cuarto de siglo más tarde: *“...es evidente que si España no cambia de sistema, si la libertad de comercio no es autorizada, si los diferentes derechos (de aduana) sobre los productos extranjeros no son rebajados, en fin si se pierde de vista que un muy pequeño derecho sobre un consumo inmenso es más aprovechable al fisco que un derecho muy fuerte que aplasta a este mismo consumo, el reino de Chile no llegará jamás al grado de crecimiento que debe alcanzar por su situación”.*

Lapérouse logró tener en Concepción una entrevista con don Ambrosio O'Higgins, sobre la que escribe en los siguientes términos: *“Tuvimos el contratiempo de no ver ese día al Sr. O'Higgins, el Maestro de Campo, las negociaciones que estaba a punto de concluir con los indígenas le retenían en la frontera”.* Luego, agrega: *“El Sr. O'Higgins, que finalmente llegó, había logrado captar la buena voluntad de esos salvajes, acababa de rendir el servicio más señalado a la nación que le adoptó porque él es nacido en Irlanda de una de esas familias perseguidas por causas religiosas y por su antigua lealtad a la casa de Stuart. Después de una hora de conversación yo le había dado toda mi confianza y él me había acordado la suya”.*

Las amenidades de la vida social penquista no fueron ajenas a los marinos galos, ponderando su comandante la belleza de las damas y su finura en el trato, lo que le lleva a señalar que *“no hay con segunda alguna ciudad marítima en Europa donde los navegantes extranjeros puedan ser recibidos con tanto afecto y agrado”.* Este aspecto de la visita concluyó con un gran banquete para ciento cincuenta personas bajo una carpa instalada en la playa, fue seguido de una baile de fuegos de artificio y, para entretener a la concurrencia, fue elevado un gran globo de papel multicolor con aire caliente. Al día siguiente, la misma carpa sirvió de local para una cena que reunió las tripulaciones de las dos fragatas: *Comimos todos —dice Lapérouse— en la misma mesa, el señor de Langle, yo y todos los oficiales y hasta el último marinero (...) bebimos una barrica de vino a la salud del rey y por el éxito de la expedición. La alegría estaba pintada sobre los rostros de todos los marineros y ellos parecían en mejor estado y mil veces más contentos que el día de nuestra salida de Brest”.* Habían transcurrido siete meses y medio desde entonces.

Desde el puerto sureño las naves pusieron proa hacia la isla de Pascua, arribando el 9 de abril a bahía Cook. La recalada fue marcada agradablemente por la liberalidad de costumbres de las insulares y en un plano negativo, por el afán que los naturales pusieron en apropiarse de los objetos personales de los marinos desembarcados. No existiendo el sentido de propiedad en su cultura, no veían nada censurable en el hecho de tomar para sí un sombrero o un pañuelo que atrajese su atención, esto a pesar de las precauciones tomadas por los tripulantes que por relatos de otros navegantes sabían que enfrentarían esta dificultad. Problema similar encontrarían más tarde al entrar en contacto con otros pueblos aborígenes del Pacífico.

Las grandes estatuas de la isla no podían dejar Indiferentes a los científicos embarcados, especialmente porque ya tenían noticias de ellas a través de las ilustraciones hechas por William Hodges para el relato del viaje de Cook. A pesar de la brevedad de la escala no se limitaron a estudiar las cercanas al punto de desembarco, sino también otras más alejadas, lo que fue tarea encomendada a un grupo encabezado por el Capitán De Langle. De este aspecto de la visita la posteridad se ha visto beneficiada por los magníficos

dibujos de Gaspard Duché de Vancy. El 10 de abril, a sólo horas de su llegada a Pascua, zarparon ambos navíos con destino a las lejanas islas Sandwich, de las cuales la más conocida es hoy Hawaii, destino alcanzado el 30 de mayo luego de cincuenta días de ininterrumpida navegación. Cumplían así, desde la despedida de Francia, un total de 10 meses en el mar.

### **La costa norteamericana y otra travesía del Pacífico**

Las instrucciones reales entregadas a Lapérouse ponían especial énfasis en un detallado reconocimiento de la línea costera norteamericana, comprendida desde el puerto de Monterey, (California), por el sur hasta la bahía de Bering, por el norte. El objetivo de esta exploración era básicamente comercial. Se trataba de ver la posibilidad de instalar allí a futuro, un establecimiento francés destinado a la adquisición de pieles finas. Lapérouse decidió cumplir este cometido invirtiendo la ruta, es decir, acometiéndola de norte a sur, para lo cual, habiendo zarpado desde Hawaii, echó ancla en la costa de Alaska que enfrenta el monte San Elías el día 23 de junio. Resumiendo este episodio, André Reussner, de la Academia de Marina de París, anota: *"Durante dos meses se dedica a la hidrografía, no sin reclamar contra la brevedad de los plazos que le han sido acordados, en medio de chubascos, de corrientes violentas que le llevan a alta mar, de neblinas tan espesas que obligan a las fragatas a repicar la campana para evitar el abordaje. Crucero demasiado breve para que pueda discernir cada accidente del litoral, suficientemente largo sin embargo para que adivine, con sorprendente, intuición, que no está en presencia del continente, sino de un rosario de islas exteriores de tres archipiélagos exactamente (Alexander, Príncipe de Gales y Reina Charlotte), entre los cuales se abren profundos estrechos..."*

Entre el 4 y el 30 de julio de ese año de 1786 la pequeña flota debió hacer una larga recalada en el llamado Puerto de los Franceses, obligada por las amargas circunstancias que rodearon el primer accidente de la expedición, tragedia que su cauteloso jefe hubiese querido evitar por todos los medios. La cercanía de la costa era en sí peligrosa, como los describe el propio Lapérouse en su diario (3 de julio). *"En los treinta años que navego, nunca llegué a ver dos barcos tan próximos a perderse, la circunstancia de pasar por esta prueba en la extremidad del mundo, hubiese hecho nuestra desgracia mucho más grande"*. El día 13 la suerte les abandona, volcándose dos chalupas que encontrábase en la tarea de sondear la entrada de la bahía desapareciendo 21 tripulantes. Fue comenzada de inmediato la búsqueda de sobrevivientes; pero poco a poco deberían rendirse a la evidencia de que no volverían a ver a los naufragos. Lapérouse, como postrer homenaje, hizo levantar un sencillo monumento al pie del cual enterró una botella conteniendo un documento indicativo de las circunstancias del doble naufragio y los nombres de los desaparecidos. La frase inicial decía: *"A la entrada del puerto han perecido 21 bravos marinos, sea quién seáis mezclad vuestras lágrimas a las nuestras"*. El 30 de julio volvían a zarpar, dejando atrás el Puerto de los Franceses (o bahía, Lituya), triste memoria.

Años más tarde, el marqués Jean-Joseph "de La Borde, padre de dos de los desaparecidos, encomendó al pintor Louis-Philippe Crepin la ejecución de una tela mostrando la tragedia. En el primer plano se ve una chalupa a punto de naufragar, seguida por otra que se apresta a auxiliarla, pero que la seguirá en su destino. En un segundo plano se percibe una tercera embarcación cuyos tripulantes, desde la distancia, asisten impotentes a la tragedia. Al fondo, el paisaje de montañas cubiertas de nieve aumenta — en este cuadro de tonos lúgubres— la impresión de hostilidad de la naturaleza

Siguiendo el derrotero encomendado, los navíos se encontraron el 15 de septiembre en Monterey, 60 millas al sur de la bahía de San Francisco. Esta recalada les permitió hacer

contacto con los misioneros franciscanos de origen español, los que allí residían rodeados de población indígena. Desde ese puerto iniciaron, diez días más tarde, otra larga travesía que llevó ambas fragatas hasta la costa asiática. Durante esta navegación cruzaron nuevamente las islas Sandwich y Lapérouse aprovechó la ocasión para bautizar como isla Necker (nombre que se conserva) un islote desolado ubicado al noroeste de Honolulu, actuando así con malicia porque se trataba del apellido de un influyente político de la época por el que sentía particular antipatía. Llegando al archipiélago de las Marianas, la expedición reconoció la isla de Asunción; el 3 de enero de 1787 los navíos se encontraron frente a Macao. Esta travesía del Pacífico había durado, desde la costa californiana, cien días, Macao dará al comandante la oportunidad de enviar —por mano del naturalista Dufresne, que regresa a Francia— un informe de los resultados obtenidos hasta entonces. A los documentos, el jefe de la expedición añadió las mejores pieles obtenidas en Alaska, gesto de respetuosa galantería destinado a mostrar su aprecio a la reina María Antonieta

### **Las costas de Asia septentrional**

Encontrándose, más tarde en Cavite, punto situado un poco al sur de Manila (isla de Luzón) los expedicionarios coincidieron con un navío de guerra Francés, el que les proporcionó reemplazos para cubrir las bajas sufridas en el accidente acaecido en Alaska. En abril de 1787 se inicia una nueva etapa que les permitirá recorrer la parte septentrional de la costa asiática del Pacífico, zarpando el día de Pascua de Resurrección, bordeando el litoral oriental de Formosa y teniendo a estribor las islas Ryukyu e ingresando así al mar de la China oriental, el que cruzan para entrar por el estrecho de Corea al mar del Japón. No sin cierto orgullo, Lapérouse, anota que *"...era la única parte del globo que había escapado al infatigable Capitán Cook"*.

La costa recorrida hasta el estrecho de Tatarskiy, para luego virar en redondo y poner proa al sur siguiendo el litoral occidental de la isla de Sakhalin, cuya insularidad no había sido todavía comprobada. A continuación las naves salen nuevamente hacia la amplitud del Pacífico a través del estrecho que separa la parte meridional de Sakhalin de la isla de Hokkaido o Yeso (Japón), paso que desde ese momento recibe el nombre de estrecho de Lapérouse. El viaje se continúa con una derrota general al noreste, siguiendo la curvatura del rosario que forman las islas Kuriles, hasta echar ancla el 7 de septiembre en el puerto ruso de Petropavlovsk, en la extremidad de la península de Kamchatka. En esta recalada —prevista en las instrucciones recibidas— aguardan a Lapérouse cartas de Francia y nuevas órdenes que modificarán su itinerario, especificando que deberá comprobar la veracidad de informaciones que afirman que los ingleses han asentado una colonia en Nueva Gales del Sur. Por otra parte, Lapérouse toma conocimiento de que ha sido nombrado Jefe de Escuadra. La acogida de la aislada guarnición rusa de Petropavlovsk a los marinos galos es fastuosa, dando lugar a sucesivas fiestas amenizadas por las danzas folclóricas de la población local.

Al partir, el 30 de septiembre, Lapérouse deja en tierra a su joven intérprete en ruso — De Lesseps— con el encargo nada cómodo de llevar hasta Francia una parte de la documentación acumulada. Sólo el 17 de octubre del año siguiente (que fuera el mismo día de su arribó a Versalles) Lesseps, en larga charla con el rey, dará verbalmente su versión del viaje. Cabe agregar que Lesseps contaba entonces sólo 22 años de edad. Un siglo más tarde a su sobrino el ingeniero Ferdinand de Lesseps, le cabrá la responsabilidad y la honra de dirigir la construcción del canal de Suez y de intentar la del de Panamá,

### **En las vecindades de Australia**

La expedición continuará con una travesía del Pacífico que les llevará prácticamente, en línea recta desde el puerto de Petropavlovsk hacia el sur-sureste, hasta llegar el 9 de diciembre a Tutuila (o Maouna), isla que forma parte de Samoa occidental. Van a sufrir allí un grave revés en sus relaciones con la población indígena, lo cual no había acaecido hasta entonces en sus contactos con otros pueblos del Pacífico. En efecto, para reaprovisionarse de productos frescos y agua, las tripulaciones establecen trueque con los naturales, que en general se muestran amables y bien dispuestos hacia los europeos, a pesar de algunos incidentes aislados. La presencia de mujeres contribuye al buen entendimiento ya que — como anota Lapérouse, — “...sus maneras eran dulces, alegres y seductoras. Europeos que han dado la vuelta al mundo; especialmente si son franceses no poseen armas contra ataques de este tipo”.

Estando ya a punto de zarpar, el comandante De Langle decide hacer una última visita a la costa para completar su provisión de agua. El pequeño grupo que encabeza es agredido de improviso por un elevado número de isleños, perdiendo la vida doce franceses (Incluyendo al comandante y al naturalista Lamanon) y quedando herida una veintena. Ya que la situación de éstos es preocupante y que el escorbuto se está haciendo presente, Lapérouse ordena dirigirse a Australia (entonces Nueva Holanda), haciendo de paso escala en la isla Norfolk (13 de enero de 1788) para llegar finalmente a Botany Bay trece días más tarde. Allí son amablemente acogidos por los colonos británicos, que en ese momento se están trasladando a un nuevo puerto de la costa oriental australiana. Port Jackson, mejor conocido hoy como Sydney. Sólo cinco días antes había arribado una flota inglesa que transportaba 756 delincuentes deportados, con los que ese gobierno consolidaba las bases del poblamiento europeo del continente australiano.

Los heridos graves pudieron ser desembarcados, falleciendo en ese lugar el naturalista y capellán de la *Astrolabe*, Padre Receveur. Nuevamente Lapérouse encontrará la posibilidad de enviar a Francia —por un navío inglés— los documentos conteniendo las observaciones hechas en el viaje de cuatro meses que les ha llevado de Petropavlovsk a Botany Bay. Pero hay todavía varias tareas que aguardan su ejecución, como son la exploración de las costas de Nueva Caledonia, del archipiélago de las Salomón, Tasmania, etc. es decir, todavía un programa ambicioso en la perspectiva de nuevos descubrimientos. El 10 de marzo las naves levantan ancla y se dirigen hacia las islas Tonga, llamadas entonces islas de los Amigos.

Aquí comienza el misterio, porque no se volverá a tener noticia de Lapérouse y sus hombres. Justamente el no arribo de los barcos a la isla Mauricio en el otoño de 1763, como estaba acordado, fue el primer signo alarmante. En Francia, por su parte, se viven horas decisivas para la historia de la Humanidad, y a pesar de la gravedad de los acontecimientos Luis XVI dedica parte de su tiempo a elaborar un plan para encontrar a los expedicionarios, en el que es secundado por el conde de Fleurieu, ahora su Ministro de Marina. Finalmente, en 1791 la Asamblea Nacional destinó dos fragatas a este cometido, la *Recherche* y la *Esperance* (“Búsqueda” y “Esperanza”; nombres llenos de significación), como Comodoro fue designado el Contraalmirante Joseph-Antoine Bruni d'Entrécasteaux. Al igual que en el caso precedente, fueron embarcados también varios hombres de ciencia.

### **El misterio de Vanikoro**

Por tres largos años los navíos recorrerán inútilmente el intrincado y peligroso dédalo de islas situadas en las inmediaciones del continente australiano. Sin embargo, el objetivo había estado próximo, ya que el 19 de mayo de 1793 habíanse encontrado a la cuadra de una isla desconocida que denominaron Recherche (conocida también con el nombre indígena de Vanikoro), en la cual no desembarcaron a causa de la falta de una bahía

adecuada y por temor a la agresividad de sus habitantes. Por todos estos indicios recogidos hasta hoy sabemos que fue justamente allí donde se produjo en 1788 el doble naufragio de la *Boussole* y la *Astrolabe*. D'Entrecasteaux falleció en 1793 y sus oficiales terminaron dividiéndose en dos irreconciliables bandos políticos (realistas y republicanos); en París, Luis XVI había sido ejecutado el 21 de enero del mismo año. Concluyen llegando a Batavia, donde los navíos pasaron a manos de la administración holandesa, que ocupaba ese territorio.

Será un marino de origen irlandés, Peter Dillon, capitán y propietario del navío *Saint Patrick*, quien encontrará las huellas de la malograda expedición. En carta fechada en Calcuta el 19 de septiembre de 1826 y dirigida al gobierno británico en Bengala, Dillon relata cómo en mayo de ese año, yendo de Valparaíso a Pondicherry (India), había hecho escala en la isla de Tucopia o Barwell donde un nativo le había mostrado la empuñadura de plata de una espada. Otros objetos de fabricación europea, estaban igualmente en manos de los insulares, tales como hachas, cuchillos, tazas de porcelana, botellas, una cuchara de plata marcada con monograma, etc., todo proveniente de una isla situada a dos días de navegación, llamada Vanikoro (Dillon la llama Malicolo y Mannicolo). Sus habitantes señalaban que años atrás un navío habíase estrellado contra los arrecifes. Un puñado de sobrevivientes había intentado atemorizar a los aborígenes con algunos disparos, provocando la inmediata reacción de éstos, quienes les masacraron. Otro navío que le seguía encalló en mejor posición. Los insulares también lo atacaron, pero con más argucia la tripulación evitó contestar y atrajo su buena voluntad con algunos obsequios. Pronto fue acostado por una canoa que llevaba a un anciano jefe, quien fue recibido también con presentes, los que devolvió ofreciendo frutas y otros alimentos frescos, eliminándose así la mutua desconfianza.

Los europeos terminaron instalándose en la playa y diéronse a la tarea de construir una embarcación con los restos del naufragio. Cuando medio año más tarde ésta fue concluida, y habiendo sido aprovisionada con productos de la isla, una buena parte de los náufragos zarpó en ella sin que se volviese a tener noticias de su destino. Un pequeño grupo había permanecido en inútil espera de socorro, terminando por adaptarse a la vida de los isleños, ayudados por el prestigio que les daban los mosquetes que les habían dejado, con los que apoyaban a los jefes locales en sus disputas con las poblaciones vecinas.

Habiendo tomado interés en el caso, Dillon buscó el apoyo del gobierno británico en India y de la Asiatic Society, obteniendo que se le facilitara el navío *Research* con el fin de buscar a posibles sobrevivientes. Llegó a Vanikoro en septiembre de 1827, debiendo tenerse presente que habían transcurrido ya 39 años desde el naufragio. Ayudado por intérpretes logró obtener de los nativos una gran cantidad de objetos, especialmente de metal (entre ellos dos campanas), provenientes de los navíos perdidos, los que retribuyó con el habitual obsequio de telas, hachas etc. Por todas las apariencias, las naves francesas se habían perdido en la barrera de coral de la parte occidental. Dillon y sus hombres recogieron además informes contradictorios sobre la suerte corrida por los náufragos al quedar en manos de la población local, la que negaba terminantemente que una parte de aquellos hubiese sido víctima de la violencia. Dos afirmaciones quedaban, sin embargo, en pie: la construcción de una embarcación improvisada, su zarpe hacia un punto indeterminado y la permanencia de un pequeño grupo en la isla, hasta el fallecimiento del último representante de éste pocos años antes de la llegada de la expedición de rescate.

Luego de concluidas sus indagaciones Dillon viajó a Francia, donde mostró los objetos recuperados, los que sin dificultad fueron reconocidos como provenientes de ese país. Lesseps, entonces ya el único sobreviviente de la expedición, también pudo ver el material colectado y fue categóricamente de igual opinión. Los resultados logrados por el marino

irlandés conmovieron las altas esferas navales y en febrero de 1829, con la expresa venia del rey Charles X se le otorgó la cruz de Caballero de la Legión de Honor y una pensión. El monarca le recibió en audiencia privada, pudiendo así escuchar personalmente de Dillon los pormenores de su aventurada búsqueda en los distantes archipiélagos.

Hacia la misma época de los hallazgos de Dillon recorría el Pacífico otra expedición científica francesa, el mando de la cual había sido encomendado a un marino de la misma talla de Lapérouse. Se trataba de Julos Sebastien César Dumont d'Urville, Capitán de Fragata, al mando del navío *Astrolabe*, bautizado así en homenaje a una de las fragatas desaparecidas. Encontrándose en Tasmania, Dumont d'Urville tomó conocimiento de los descubrimientos del marino irlandés y sin tardanza se dirigió a Vanikoro donde hizo escala por un mes (21 de febrero al 17 de marzo de 1828). Pudo comprobar que en las vecindades de la aldea de Paiow, a cuatro brazas de profundidad, yacían los diseminados restos de un navío que allí se había estrellado en el coral. Antes de dejar la isla, los marinos galos levantaron un monumento portando una placa de plomo con la inscripción "*A la memoria de Lapérouse y sus compañeros 14 de marzo de 1828*", el que inauguraron con salvas de mosquete y de la artillería embarcada. Más tarde, algunos objetos por él rescatados fueron también identificados en Francia por Lesseps como pertenecientes a la *Astrolabe*, barco en el que, como se recordará, había navegado desde Brest a Petropavlovsk.

¿Pero, qué sucedió con la fragata *Boussole*, comandada por Lapérouse? Esta segunda parte del enigma sólo fue aclarada realmente en nuestro siglo, cuando en 1964 fueron encontrados sus restos a poca distancia de los de la *Astrolabe*. En efecto, aparte de las expediciones de rescate ya mencionadas hubo otras cuyo objetivo primordial fue investigar históricamente el naufragio, ya que con los años transcurridos no había ninguna posibilidad de encontrar testigos del drama. Así en noviembre de 1838. Dumont d'Urville volvió a Vanikoro sin conseguir nada que cambiase la opinión ya formada sobre el naufragio. En 1883 el navío *Bruat*, bajo el comando del Teniente de Navío Bénier, recuperó en la isla tres anclas de 900 Kg. Ya en nuestro siglo en 1958, el Sr. Pierre Anthonioz consiguió extraer otra ancla. Numerosos otros objetos fueron sacados de las profundidades por iniciativa de los Srs. Reece, Discombe, Jack Barley y Jack Theodore (cañones, anclas, balas, etc.) En 1964, un grupo encabezado por Discombe y el entonces Capitán de Navío Brossard consiguió fijar el lugar de hundimiento de la *Boussole*.

Reconstituyendo lo ocurrido hace dos siglos, se ha llegado a suponer que la *Boussole* naufragó primero (¿hubo sobrevivientes? ¿se encontraba el propio Lapérouse entre ellos?). La *Astrolabe*, que la seguía, fue a su vez lanzada contra los arrecifes, pero un grupo de náufragos logró instalarse en la costa improvisando una embarcación con la cual habrían intentado alcanzar las colonias holandesas de las Molucas, donde nunca llegaron. Este último punto es también tema de discusión.

### **Las consecuencias**

Juzgando los resultados de la actividad explorativa europea en el Pacífico, el historiador J. Tramond señalaba que desde 1790 la importancia de ese océano parecía ya de tal magnitud a algunas naciones del Viejo Mundo que para disputárselo esgrimían, no sólo argumentos diplomáticos, sino que también recurrían a la disuasión por las armas "*...el comercio de pieles en la costa noroeste de Norteamérica tomaba tal extensión que se estableció una verdadera carrera entre Inglaterra y España para tomar posesión de la bahía de Nootka, centro de ese tráfico. La vecindad de California permitía a los españoles de llegar a los primeros y aprovechaban de esta circunstancia para expulsar de esos parajes, no sin violencia, a todos los comerciantes y cazadores que los frecuentaban sin autorización. Estos*

*actos provocaron en Inglaterra una tal irritación, que durante varias semanas la guerra pareció inevitable (...) se habría podido, desde los últimos años del siglo XVIII, ver a todas las naciones europeas en lucha a propósito del Pacífico. En la misma época, fueron fundadas en los Estados Unidos compañías para la explotación de esos mares y no estaba lejano el tiempo cuando la posición tomada por Rusia en Asia Oriental y América Septentrional (Alaska fue rusa hasta 1867) existiría en Washington tales celos que, en varias oportunidades, se pudo creer que comenzaría la guerra". Estas líneas, que se refieren a episodios viejos ya de dos siglos, resultan, sin embargo, de una curiosa actualidad.*

Frente a la figura del Capitán Cook, la de Lapérouse aparece disminuida por la menor proyección que en la geopolítica del Pacífico tuvieron sus exploraciones. Dos factores fueron decisivos en este sentido. En primer lugar, su propia desaparición, que impidió verle en las altas instancias francesas abogando por sus proyectos de colonización en las nuevas tierras. Luego, el contexto histórico de las postrimerías de su siglo, con inmensos vaivenes políticos que, obviamente, concentraban la atención en los sucesos que sacudían a Europa. El mismo historiador francés que citáramos en el párrafo, precedente nos aclara también sobre el sentido de competencia establecido por los exploradores franceses del Pacífico y su contrapartida británica, es decir, Cook *"...la historia de sus descubrimientos ocupa su plaza en la historia del poder naval la obra de un Cook, a pesar de las apariencias, se vincula a la de un Anson, de un Hawke, de un Rodney, y la completa; como los almirantes, el Capitán ha trabajado para asegurar a su patria la dominación y la explotación del océano, igual que ellos, por suerte y por genio ha sobrepasado los concurrentes que Francia pudo oponerle y nuestro país, ya excluido de la explotación del Canadá y de las Indias por los desastres de la Guerra de Siete Años, se encontró reducido a una mínima parte del comercio de América, de China, de Oceanía, por el relativo fracaso de sus exploradores"*.

Si las ideas colonizadoras de Lapérouse no alcanzaron la amplitud de ejecución que hubiese querido darles, su contribución al conocimiento del Pacífico fue, no obstante, enorme. Con ello no nos referimos sólo al reconocimiento de tierras y a la fijación de su posición sobre la carta, sino al caudal de información etnológica, botánica, geológica, etc., que su expedición aportó a los medios cultivados de la Europa de fines de su siglo.

Su constante preocupación sobre los detalles de su profesión permitió, además, sacar conclusiones valiosas para el conocimiento de la navegación con base científica empleando y controlando el instrumental más reciente que había sido puesto a su disposición. Su desaparición —cuando todavía no cumplía medio siglo de vida— tronchó en plena madurez una carrera naval y científica de algo más de tres décadas.

## APENDICE

### ITINERARIO RESUMIDO DE LA EXPEDICIÓN LAPÉROUSE

#### 1785

1 de agosto: zarpe de Brest

13 al 16 de agosto: escala en Madera

19 al 30 de agosto: Santa Cruz de Tenerife

6 al 19 de noviembre: isla de Santa Catarina, Brasil



## **1786**

15 de enero al 15 de febrero: región austral de América, incluyendo el cabo de Hornos

24 de febrero al 15 de marzo: Talcahuano y Concepción

9 y 10 de abril: isla de Pascua

30 de mayo: isla de Mowee (Maui), islas Sandwich

23 de junio: San Elías, Alaska

4 al 30 de julio: Puerto de los Franceses (bahía Lituya) Pérdida de 21 miembros de la expedición en el naufragio de dos chalupas (13 de julio)

15 al 24 de septiembre: Monterey, California

## **1787**

3 de enero al 5 de febrero: Macao

28 de febrero al 9 de abril: Cavite, Filipinas

1 de mayo al 9 de agosto: reconocimiento de las costas de Corea, de Tartaria y de la isla Sakhalin.

10 y 11 de agosto: descubrimiento de la isla Monneron y del estrecho de Lapérouse

20 al 30 de agosto: reconocimiento de las islas Kuriles

7 al 30 de setiembre: Petropavlovsk (San Pedro y San Pablo), península de Kamchatka

6 de diciembre: islas Samoa

9 al 14 de diciembre: Tutuila. Samoa. Muerte de 12 miembros de la expedición (incluyendo al comandante De Langle) en manos de los aborígenes (11 de diciembre)

## **1788**

13 de enero: isla Norfolk

26 de enero al 10 de marzo Botany Bay, Australia

mayo junio (?): naufragio de las fragatas en la isla de Vanikoro

## **BIBLIOGRAFÍA**

- BEAGLEHOLE, J. C.: *The Exploration of the Pacific*, London, 1966.
- BELLEC, F. (ed.): *La genereuse et tragique expedition Laperouse*, Rennes, 1985.
- BOUORIOT, J.: "Les flutes de M. de Lapérouse". In *La genereuse et...* (Bellec, ed.), pp 51-56, 1985.
- BROSSARD, R.: *DE: Kerguelen*, París, 1970.
- DILLON, P.: *Narrative and successful result of a voyage in the South Seas, performed by order of the Government of British India, to ascertain the actual fate of La Pérouse's expedition*, London, 1829.
- DUNMORE, J. & M. DE BROSSARD: *Le voyage de Lapérouse 1785-1788*, Paris, 1935.

- LAPEROUSE, J. F. DE GALAUP DE: *Voyage de... autour du monde, Paris, 1797. Voyage de redige d'après ses manuscrits originaux, suivi d'un appendice renfermant tout ce que l'on a découvert depuis le naufrage jusqu'à nos jours, et enrichi de notes par M. de Lesseps*, Paris. 1831.
- MORDAL, J.: *Vingt-cinq siècles de guerre sur mer*, Paris. 1959.
- RANDIER, J.: *La Royale. La vergue et le sabord*, Paris, 1978.
- REUSSNER, A.: "La Perouse". In *Les explorateurs célèbres* (A. Leroi-Gourhan, ed.), pp. 90-93, Paris, 1947.
- RIVERAIN, J.: *Dictionnaire des explorations*, Paris, 1966.
- ROUCH, J.: "Bougainville". In *Les explorateurs célèbres* (A. Leroi-Gourhan, ed), pp. 86-89, Paris, 1947.
- ROUDIL, P.: "Le gran voyage de La Pérouse", *Historama* 18, pp. 72-79, Paris, 1985.
- TAILLEMITE, E.: "Lapérouse et Fleuriot de Langie". In *La généreuse et...* (Bellec, ed). pp. 39-43, 1985.
- TRAMOND, J.: *Manuel d'histoire maritime de la France*, Paris. 1916.