

EL RESCATE DE LA Balsa TAHITI NUI, UN EPISODIO DESCONOCIDO*

Eduardo Aranda Mora**

Resumen

Hace 60 años, a finales del mes de mayo del año 1957, la fragata Baquedano, en adversas condiciones meteorológicas, rescató la tripulación de la balsa Tahiti Nui, en las cercanías del archipiélago Juan Fernández, en la cual Eric de Bisschop, un navegante y aventurero francés junto con cuatro tripulantes, efectuaban una travesía, intentado demostrar que los navegantes de los archipiélagos polinésicos habían llegado a las costas de Sudamérica.

Palabras clave: Balsa Tahiti Nui; Eric de Bisschop; fragata Baquedano; archipiélago Juan Fernández.

Thor Heyerdhal junto a cinco tripulantes, en la balsa *Kon-Tiki*, cruzó el pacífico desde el puerto del Callao, Perú, zarpando el 28 de abril de 1947, llegando al Atolón de Raroia, en el archipiélago de las Tuamotu, el 7 de agosto de ese año. Navegó una distancia de 4.300 millas náuticas, con la intención de demostrar que los pueblos primitivos de América del Sur eran capaces de efectuar extensos viajes por mar abierto, en embarcaciones tipo balsa, las que tenían capacidades desconocidas para la comunidad científica de aquella época.

Las islas del pacífico, por lo tanto, quedaban al alcance de los pueblos prehistóricos del Perú. Eric de Bisschop sostenía lo contrario, afirmando que navegantes de los archipiélagos habían llegado a las costas de Sudamérica.

Eric de Bisschop

Navegante, aventurero, antropólogo, científico y escritor, así fue definido de Bisschop por el

escritor Fernando Lizama-Murphy.¹ Nació en Francia el 21 de octubre de 1891, en la localidad de Aire-sur-la-Lys, cerca de Calais. Participó en la Primera Guerra Mundial, en donde estuvo embarcado en un barreminas. Debido a su carácter, no dudó de ingresar a la aviación, teniendo un grave accidente en el año 1917. Una década más tarde, viajó por China, dedicándose al comercio y a recopilar información geográfica, navegando por sus ríos a bordo de un junco de su propiedad, llamado *Fou Po* junto a Joseph Tatibouet, su inseparable compañero de viajes y aventuras durante muchos años.

En el año 1935 ambos fueron apresados por los japoneses en las islas Marianas, logrando huir a duras penas, para llegar a la isla de Molokai en el archipiélago de Hawái.

Su primera travesía la efectuó cuando en un catamarán polinésico, llamado *Kaimiloa*, acompañado de su inseparable amigo Tatibouet, usando la ruta desde Honolulu hasta Cannes vía Australia, Cabo de Buena Esperanza, en un

* El autor agradece la colaboración de la señora Cecilia Suárez de Marín, quien facilitó antecedentes de su padre el vicealmirante Francisco Suárez Villanueva.

** Capitán de Navío IM. Magister en Ciencias Navales y Marítimas. Destacado colaborador de la Revista de Marina desde 2015. (earanda@armada.cl).

1. Escritor chileno y publicista, con estudios de Filosofía en la Universidad de Chile y un Diplomado en Cultura en la U. de Talca.

periplo que duró 15 meses, recorriendo 19.000 millas náuticas. Esta aventura quedó plasmada en el libro *Kaimiloa*, publicado en el año 1939.

Inicio de la travesía

Con el propósito de comprobar su teoría, durante el año 1956, construye una balsa a vela, *Tahiti Nui*, usando los sistemas primitivos que se utilizaban en la polinesia, bambú atado con cuerdas fabricadas a partir de fibras de coco, unido con tarugos de madera, sin clavos metálicos y ningún elemento moderno de apoyo para la navegación. La tripulación estaba compuesta por Francis Cowan, los hermanos Alain y Michel Brun y el chileno Juan Bugueño, cuya función sería de intérprete.

El 9 de noviembre de ese año, inician la travesía, desde Papeete, intentando atravesar el Océano Pacífico. Seis meses más tarde y cerca del archipiélago de Juan Fernández, y debido a las precarias condiciones en las que se encontraban, solicitaron a la Armada de Chile que les prestara ayuda.

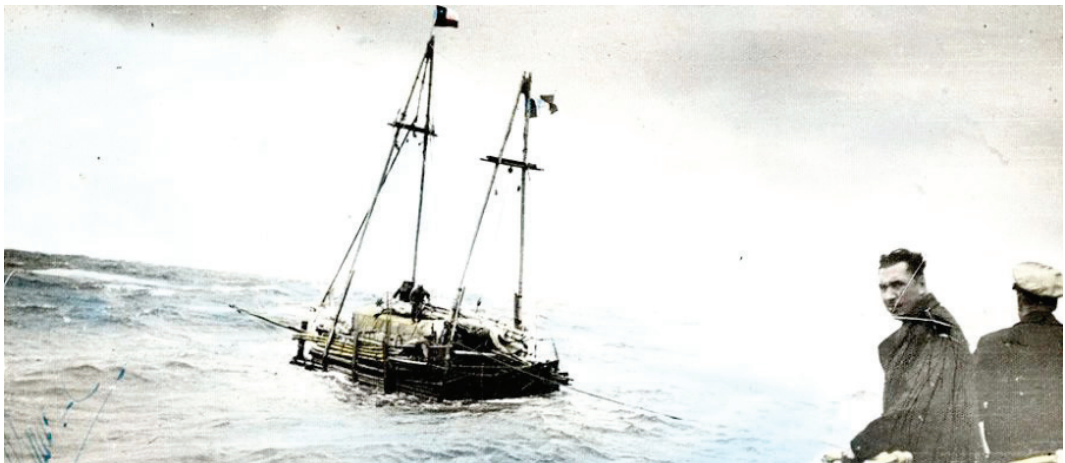
Rescate

La comandancia en jefe de la escuadra dispuso que la fragata *Baquedano*,² concurriera a Juan Fernández y les prestara el apoyo correspondiente, para asegurar la vida de los tripulantes.

Al mando del capitán de fragata Francisco Suárez Villanueva, la fragata *Baquedano* zarpó de Valparaíso el 19 de mayo a las 16.00 horas, en demanda de la balsa *Tahiti Nui*, que se encontraba navegando en malas condiciones, en Latitud 32° 00 S Longitud 88° 00 W aproximadamente. Las primeras 25 horas de navegación no fueron fáciles, se experimentaron fuertes vientos del N NW con mar gruesa y chubascos, lo que impidió navegar a más de 12 nudos, experimentando fuertes balances. El 21 de mayo, a las 04.00 horas de la madrugada, se navegó a la cuadra de la isla Alejandro Selkirk. A las 16.00 horas de ese día, se logra establecer comunicación radial con la balsa, intercambiándose posiciones.

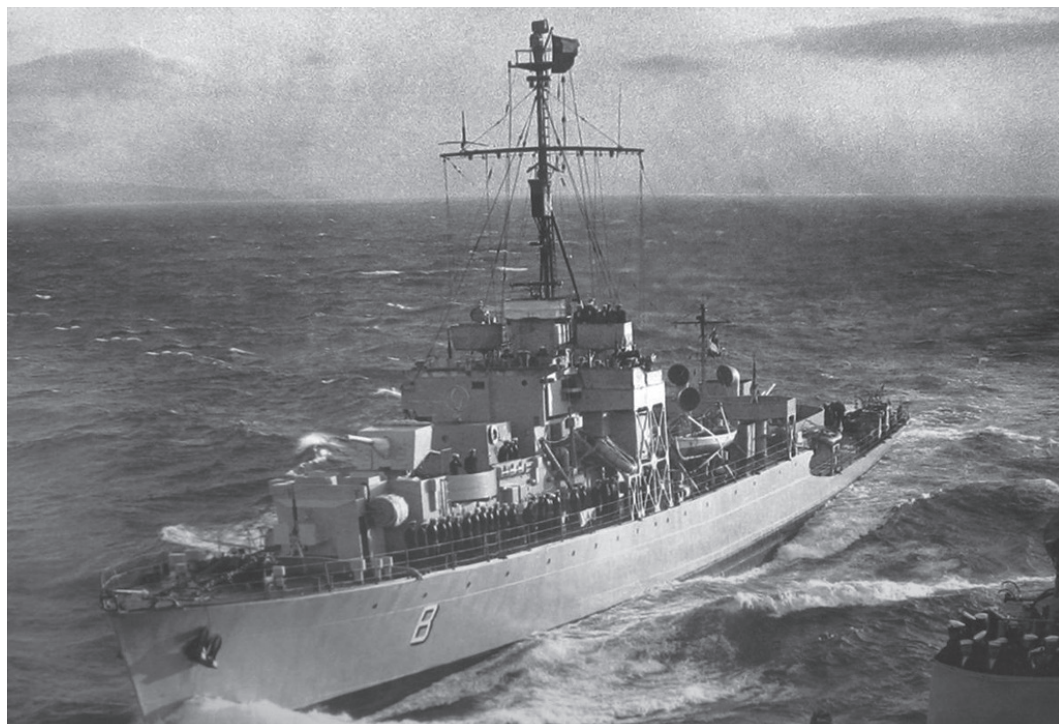
Al amanecer del 22 de mayo, la *Baquedano* redobla la vigilancia de vigías y radar, en espera de avistar la balsa. Las condiciones meteorológicas y de visibilidad eran excelentes. Se esperaba que a contar de las 06.00 horas se llegara al punto de encuentro, las señales radiotelegráficas de la balsa se escuchaban con mucha intensidad, lo que indicaba su cercanía. Finalmente, a las 05.15 horas de la madrugada, se efectuó el encuentro en Latitud 34° 18' S Longitud 83° 03 W.

Se arrió una chalupa, al mando del teniente 2° Hernán Ceppi Carrasco, con un enfermero y elementos para efectuar primeros auxilios. Cincuenta minutos más tarde, regresa la chalupa con Eric de Bisschop y dos tripulantes,



■ Fragata *Baquedano* remolcando a la balsa *Tahiti Nui* cerca de isla Juan Fernández, mayo 1957.

2. Fragata clase River, construida en los astilleros George T. Davie Ltd. Quebec, Canadá, el año 1944. Incorporada a la Armada de Chile el año 1946, fue dada de baja el año 1960.



■ Fragata clase River *Baquedano* 1946-1960.

manifestando que no necesitaban ayuda médica ya que se encontraban en buenas condiciones y expresó su alegría por la llegada del buque y su admiración por la rapidez de la maniobra. Informó que había soportado un violento temporal durante seis días, lo que había debilitado la estructura de la balsa, por lo que estimaba que no podrían soportar otro temporal de igual magnitud. Además, dijo que nunca enviaron un mensaje de auxilio, pero que solicitaron ser remolcados al archipiélago Juan Fernández para reparar la balsa en bahía Cumberland y así proseguir su viaje. Se le consultó cuales eran sus necesidades más urgentes, entregándoles víveres frescos, leche, harina y agua. Para mejorar su flotabilidad, se les facilitó cinco tambores vacíos de aceite y 30 metros de cabo de manila de 3 pulgadas.

El comandante Suárez decidió remolcar la balsa con una espía de 160 metros de largo, iniciando la maniobra a las 09.05 horas de la mañana de ese día. La navegación con el remolque se efectuó en forma muy lenta, tres nudos, por la forma de la balsa, con condiciones de tiempo muy favorables. A las 04.00 horas del día 23 de mayo, las condiciones de mar pasaron a rizada,

chubascos frecuentes y tendencia a empeorar. Al final de ese día, aumenta la fuerza del viento y fuertes lluvias, cortándose el remolque a las 01.25 horas de la madrugada del 24 de mayo. Después de recoger el remolque, se comprobó que estaba en buen estado, pero la rabiza estaba aparentemente cortada con cuchillo. Después de pasar nuevamente la maniobra, se inició nuevamente el remolque, a las 09.20 horas, pero al romperse la bita de la balsa y perderse varios bambúes, hubo que detener la operación. Esta se reanudó a las 12.41 horas. En la tarde de ese día, se aumenta el largo del remolque a unos 220 metros, pero la *Tahiti Nui* informa que navegaba en regulares condiciones. A partir de las 21.00 horas, el viento aumentó de fuerza 5 a 6, con fuertes chubascos. A las 02.54 horas, hubo que disminuir la velocidad de remolque debido a que la mar golpeaba la balsa. Las condiciones de viento disminuyeron en la madrugada del día 25 de mayo, pero en la tarde de ese día, se experimentó mar gruesa del Sur, fuertes balances y chubascos frecuentes. La balsa informó que perdía más bambúes de la banda de estribor, lo que obligó a la *Baquedano* a disminuir el

andar. Esa noche y con las primeras horas del día 26 de mayo, el viento aumenta a fuerza 8, con fuertes chubascos y descargas eléctricas, manteniéndose la pérdida de bambúes. A las 08.07 horas de la mañana, se corta nuevamente el remolque, recogiénolo completo y dejando a la balsa al garete y atravesada a la mar, siendo barrida por las olas.

Se intentó nuevamente pasar el remolque, pero desde la balsa informaron que no estaban en condiciones de recogerlo, ya que intentaban reparar las amarras de la embarcación. Poco después, de Bisschop comunicó que la situación era grave y que deliberaban para tomar una resolución de abandono, por lo que la *Baquedano* se mantuvo en las inmediaciones. A las 12.05 horas, el capitán de Bisschop y la tripulación decidieron abandonar la *Tahiti-Nui*, salvar los instrumentos científicos y sus enseres personales. Después de dos intentos, se logró abarload a la balsa logrando recuperar la totalidad del instrumental y finalmente la tripulación, lo que se logró a las 16.15 horas. Se dejó la balsa *Tahiti-Nui* al garete, con el consentimiento de su capitán, en Latitud 33° 00 S. Longitud 83° 30 W.

Posteriormente, la fragata experimentó un balance excepcional de 42° de escora a las 17.50 horas. Debido a un mensaje del capitán de puerto de bahía Cumberland, que solicitaba recalcar por media hora para embarcar unos enfermos, se fondea en la rada a las 13.30 horas del 27 de mayo, recibiendo ocho pasajeros. Media hora después, zarpa rumbo a Valparaíso, recalando a este puerto a las 15.58 horas del día 28 de mayo.

El gobierno francés otorgó al comandante la fragata *Baquedano*, capitán de fragata Francisco Suárez Villanueva, la condecoración *Officier de L'Ordre du Mérite Maritime*.

Nuevo intento y trágico final

De Bisschop no se dejó vencer por este contratiempo, y después de tener conocimiento de la fama de los astilleros que estaban en Constitución, nació la idea de una nueva balsa, la *Tahiti Nui II*.

Un empresario local le regaló el ciprés necesario para construir una embarcación de 12 metros de eslora, 5 metros de manga y de un desplazamiento de 5 toneladas. Tras cinco meses de construcción, en los astilleros de Enrique Muñoz, el 16 de febrero de 1958, zarpa desde la ribera del río Maule, bajo la mirada atenta de miles de espectadores. Navegaron por más de un mes hasta el Callao en Perú. El 13 de abril zarpan de este puerto hacia la Polinesia, pero se percatan que la madera estaba siendo atacada por termitas marinas, lo que provocó que a finales de julio la embarcación se empezara a hundir, debiendo la tripulación construir una improvisada balsa (*Tahiti Nui III*) de lo que se podía rescatar de la *Tahiti Nui II*. El 30 de agosto a punto de completar la travesía, vuelcan frente a las islas Cook, en donde fallece lamentablemente Eric de Bisschop. Este notable navegante y aventurero se encuentra sepultado en el cementerio de Moerai, al sur de la isla de Rurutu, en la Polinesia Francesa.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. Blackman, Raymond V. B. (1960), *Jane's Fighting Ships 1960-1961*. Londres; Sampson Low, Marston & Co., Ltd.
2. Heyerdahl, Thor. (1952). *Kon-Tiki, A través del Pacífico en una balsa*. Buenos Aires; Editorial Jackson de Ediciones Selectas.
3. Parte de Viaje del Comandante de la fragata *Baquedano* Reservado N° 4/1957, del 28.May.1957.
4. Resolución C.J.A. Ordinario N° 510/10 Varios, del 25.ago.1958.
5. Riquelme, Paula. (2017). *Reúnen a últimos sobrevivientes de hazaña marítima*. La Cuarta. Pág. 8.