

EL DESAFIO DEL MAR.

PRESENCIA MARITIMA CHILENA EN EL PACIFICO

Jorge Sepúlveda Ortiz

Desde que se logró la independencia de Chile, el tener la posibilidad de usar libremente el mar para el desarrollo del país, fue una de las metas por lograr.

En las últimas etapas de la guerra de independencia de Chile, buques ingleses zarpaban de Gran Bretaña con mercadería para nuestro país, vía cabo de Hornos. En Valparaíso desembarcaban esta mercadería y continuaban a puertos del norte a cargar cobre en barra y minerales de plata y oro.

Zarpaban por el Pacífico con destino a Calcuta donde vendían su carga y con ese dinero compraba té, especias y otros productos asiáticos para el mercado europeo. Regresaban a Europa vía el cabo de Buena Esperanza.

En 1819 la empresa nacional “Eyzaguirre y Cía.” de Valparaíso, al evaluar este comercio de armadores ingleses, decidió iniciar esta actividad transportando cobre y plata a Calcuta y traer en el viaje de retorno té, especias, seda, maderas finas y otros productos del Asia.

Esta empresa nacional adquirió la fragata “Carmen”, siendo así la primera empresa chilena de navegación de ultramar.

En efecto, luego de obtener del Gobierno de Don Bernardo O’Higgins, la liberación total de los derechos de exportación y rebajas arancelarias para los productos importados que trajesen, el 9 de noviembre de 1819 zarpó la fragata nacional “Carmen” con destino a Calcuta con un cargamento de 3.200 quintales de cobre.

Hay dos versiones de este primer viaje.

Una dice que la “Carmen” llegó con su carga completa a Calcuta; pero el buque se encontraba en tan mal estado, que el agente de la compañía se vio obligado a venderla y comprar otra fragata: la “Stanmore”. Zarpó este buque con carga general con destino a Valparaíso, donde recaló el 10 de octubre de 1820. Zarpó nuevamente con un cargamento de cobre a Calcuta.

Esta ruta se mantuvo por algún tiempo.

La otra versión, que a mi juicio puede ser la verdadera, es que la “Carmen” no llegó en malas condiciones a Calcuta que hiciese necesaria su venta. La compañía, adelantándose casi 150 años a los “**resquicios legales**”, al obtener franquicias para exportar del gobierno chileno, quiso aprovechar la rebaja en los derechos de exportación de la India, a buques de bandera inglesa.

Matriculó a la “Stanmore” con bandera británica a nombre del capitán del buque que era de esa nacionalidad. Logrado sus objetivos, el buque zarpó en su viaje a Chile.

Al llegar a Valparaíso, el buque quedó registrado con bandera y matrícula chilena por ser el reemplazo de la “Carmen”. De esta manera el buque quedó con doble matrícula, usufructuando de todas las ventajas que daban una muy buena ganancia a los armadores.

Dos buques más, la “James Scott” y la “Lady Blackwood”, hicieron uso de esta doble matrícula.

Esta maniobra, si así se le puede llamar, siguió por algunos años, pero tarde o temprano, como dice Claudio Véliz en su gran trabajo de investigación, materializada en su libro “Historia de la Marina Mercante de Chile”, ella tenía que terminar.

*“... desde luego, tarde o temprano las autoridades británicas tenían que darse cuenta de lo que estaba ocurriendo, ya que los **cónsules de cada puerto tenían obligación de enviar a Londres listas semestrales detalladas de todo el movimiento mercantil, clasificado por bandera. A medida que estos informes eran examinados en el Foreign Office, se iba descubriendo que la “Stanmore” cambiaba de nacionalidad con cada viaje que efectuaba.**”*

Además, debido a la primera guerra birmana, se cerró el golfo de Bengala a la navegación, y la India comenzó a importar zinc de los países escandinavos, cerrándose el mercado del cobre de Chile a Calcuta, agravado por un aumento del impuesto de exportación al cobre por parte del gobierno chileno. Además se comenzó a exportar a Europa.

Desde Valparaíso, y a comienzos de diciembre de 1828, Jacques Antoine Moerenhout, se daba a la vela en la barca nacional “Volador”, de 180 toneladas, en búsqueda de perlas en la Polinesia.

“Recaló en Pitcairn, donde encontró naranjos y limoneros chilenos plantados anteriormente por Cummings, los que crecían con el mismo vigor con que más tarde nuestras acacias lo hacían en las Marquesas y nuestros algarrobos en Hawai.”

De Pitcairn se dirigió a Tahiti, para contratar buceadores aborígenes. Ahí, en Papeete, se quedó Moerenhout. Este lugar fue su centro de operaciones.

La barca “Volador” continuó su navegación a Tuamotu, Samoa y a las Fidji. Desgraciadamente, al acercarse a estas islas, fue arrastrado a los arrecifes, perdiéndose el buque con su valiosa carga de perlas. Felizmente la tripulación se salvó.

Moerenhout, por intermedio de goleta chilena “Elisa”, envió a Valparaíso muestras de nácar, aceite de coco, y maderas preciosas de la Polinesia.

Encontrándose de vuelta en Valparaíso, zarpó nuevamente a Tahiti a fines de 1830, en el bergantín nacional “Napoleón”.

El “Napoleón” zarpo al grupo de Mangareva en la búsqueda de perlas. A mediados de 1833, Moerenhout regresaba a Valparaíso con su precioso cargamento.

El tráfico de goletas y bergantines chilenos hacia la polinesia era bastante frecuente.

TONELAJE DE BUQUES DE BANDERA CHILENA LLEGADOS AL PUERTO DE

VALPARAISO DURANTE 1825 A 1833.

Año	Tonelaje
1825	4.727
1826	8.197
1827	6.137
1828	8.152
1829	11.635
1830	11.176
1831	8.556
1832	9.837
1833	11.197

El incremento de la flota mercante fue el principal objetivo de los gobiernos de la era Portaliana.

Fue en la década 1836 a 1848, que el tonelaje de nuestra marina mercante se duplicó, abriendo rutas a California, Europa, Asia y Oceanía.

Para ello fue preciso buscar normas legales con los diversos países, para establecer un sistema de protección mercantil.

A fines de la década del 40, durante la fiebre del oro en California, la flota mercante chilena fue muy importante para el desarrollo de esa zona.

En efecto, la noticia del hallazgo de oro en California llegó a Chile, en agosto de 1848, traída por el sobrecargo del bergantín chileno “J.R.S” Al poco tiempo

zarparon desde Chile 65 veleros hacia San Francisco, conocido en esa época como caleta “Yerba Buena”.



San Francisco en 1849

Vicente Pérez Rosales, quien al igual que el futuro almirante Patricio Lynch, viajó a California, comenta haber contado en un día cualquiera de 1849, 33 buques chilenos en San Francisco.

Más de 200 veleros unieron Valparaíso con California.

El website “San Francisco History – Buried Ships.”, indica que de algunos de ellos, como el “Calumet”, el “Chileno” y el “Georgiana”, junto a otros veleros fueron utilizados como bodegas para almacenar el trigo proveniente de Chile.

El “Calumet” fue desguazado años después y sus restos están enterrados cerca de la calle “Muelle California”.

El “Chileno”, después de haber estado fondeado como depósito de harina, zarpó a China, y el “Georgiana” zarpó a Callao.

La presencia de los chilenos y su labor quedan claramente establecidas en lo que dice Don Vicente Pérez Rosales en su libro “Recuerdos del Pasado”.

La fundación del pueblo “Marysville”, se debe a la iniciativa del chileno Don José Manuel Ramírez y Rosales.

El primer buque de mayor calado que se atrevió a entrar, y sin práctico, al puerto de Sacramento, fondeando orgulloso en él, celebrado con los “hurras” de toda la

población, fue la barca chilena “Natalia“, cuyos armadores eran los hermanos Luco.

Este buque se transformó posteriormente en el primer Hospital de Caridad instalado en Sacramento, gracias nuevamente a la generosidad, tan rara entonces, de los hermanos Don Manuel y Don Leandro Luco. Este buque Hospital acogió a muchos chilenos cuando una fuerte epidemia se dejó caer en Sacramento.

El primer buque que, para ganar tiempo, se constituyó en muelle-almacén, varándose en una calle de San Francisco, que desembocaba en el fango de la baja marea, fue también chileno y quién lo varó fue Don Wenceslao Urbistondo. Probablemente éste haya sido el “Calumet”, ya mencionado, por investigadores de EE.UU.



Calles de San Francisco, muelles y buques enterrados.

La importancia que tuvo este período de abastecimiento de productos diversos, a la gran población que había llegado a California tras el oro, es digna de destacar.

La agricultura dobló su producción, pues el trigo, las frutas (secas), el vino, las carnes (probablemente salada o charqui), el sebo, cueros, y cereales chilenos, eran los únicos alimentos de los primeros seis años de San Francisco.

En 1849 Chile exportaba a la costa oeste del EE.UU. 250.195 pesos; durante 1850 se exportó 2.445.868 y al siguiente año 2.300.000. El precio de la harina en California era seis veces el precio en Valparaíso.

Al parecer una desinformación, interesada en impedir la llegada de más inmigrantes a los EE.UU., indicó que en Australia habría una mayor producción de oro que en California. La Casa Wilson y Cía, de Valparaíso, reaccionó de inmediato disponiendo que sus buques se dirigieran a Australia. En unos pocos meses, más de 30 veleros chilenos unían Australia, vía Hawai, con California.

Al igual que en California, después de cierto período de ventas de productos agrícolas de Chile, Australia se transformó en un país autosuficiente, disminuyendo nuestra presencia hasta casi desaparecer.

En 1856 se habían vendido 243.000 pesos en mercaderías en las islas de Hawai. En 1857 se establecían casas comerciales chilenas, con las concesiones correspondientes, en Tahití, Tasmania, y Nueva Zelanda.

Ya en 1850 se habían establecido acuerdos con Hamburgo, Bremen, Prusia, Inglaterra, Francia, Brasil, los Países Bajos, Oldemburgo, Hannover, Austria, EE. UU., las islas Sándwich, Dinamarca, Cerdeña, Suecia y Noruega.

En 1851, tan sólo en el puerto de Valparaíso se encontraban registrados 103 buques para el tráfico internacional y un número superior a 200 para el tráfico americano.

A fines de esa década, nuestra marina mercante y su pabellón eran ampliamente conocidas en todos los puertos del mundo.

Los sacerdotes de la congregación de los Sagrados Corazones, viajaban continuamente a la Polinesia donde desarrollaban labores de evangelización, a bordo de buques chilenos, como la goleta "Favorita" y la goleta "Teresa Ramos", las más conocidas en la narración de la historia de esta congregación religiosa.

Un año antes que llegara el hermano Eugenio Eyraud, SSCC, a isla de Pascua, Rapa Nui había sido asaltada por buques esclavistas peruanos. Tres mil isleños, entre ellos el rey Kaimakei y el príncipe heredero, habían sido capturados y llevados a las guaneras de las islas Chinchas.

Cuando las autoridades francesas acudieron en socorro, sólo pudieron rescatar a una veintena de pascuenses sobrevivientes, contagiados de viruela.

Ello produjo nuevas bajas en la escuálida población. Por esta razón Eyraud insistió ante sus superiores de Papeete en ir sólo a Rapa Nui a dar consuelo y evangelizar a los pascuenses.

Se embarcó en la goleta “Teresa Ramos” que se encontraba en Papeete, y se dirigió a la isla de Pascua, siéndole muy difícil ganarse la confianza de los isleños, después de lo acaecido un año antes.

FUERZA EFECTIVA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

1856 - 1861

En 1856 La fuerza efectiva de buques de nuestra marina mercante era el siguiente:

Total: 265 buques con 62.005 toneladas.

Cabotaje: 166 con 35.007 toneladas

Pacífico Oriental hasta California: 52 con 11.627 toneladas

Asia, Australia y Polinesia: 18 buques con 4.525 toneladas

Costa Atlántica de Sur América, Antillas y EE.UU.: 3 con 1.141 toneladas

Europa: 17 buques con 6.143 toneladas

Uso de puertos: 14 con 3691 ton

En 1861, de los 267 buques de la fuerza efectiva, con 60 847 ton, 7 de ellos era ya vapores.

La construcción de buques se incrementó en la bahía de Concepción, de tal manera que en 1860 se estaba construyendo el mismo número que en la época de la “fiebre del oro” en California.

Existen antecedentes que en 1861 habían recalado 12 buques chilenos en Shanghai.

Como afirmación a esta actividad, se ha mencionado de continuas reyertas entre balleneros chilenos y norteamericanos en los mares del Japón.

Dice el embajador Don Jorge Berguño: *“Durante el período intermedio, y principalmente de 1850 a 1860, la moneda chilena circuló profusamente en la Polinesia y se produjo un intenso mestizaje de balleneros chilenos con la población nativa”.*

Este mayor contacto comercial con diferentes puntos del globo creó la necesidad de establecer relaciones diplomáticas y consulares con diversas naciones.

La representación consular y diplomática en esta época contaba con un ministro plenipotenciario en Washington, encargados de negocios en París, Madrid y Lima, cónsules generales en Amberes, México y Río de Janeiro, más 44 cónsules y 4 vicecónsules en Europa, América, Asia y Australia.



©Mystic Seaport, Collection #1954.590, Canton, c. 1855

Pintura de Cantón. El pabellón chileno flamea en el edificio del Consulado. (Circa 1855)

Las exportaciones de Chile a California y Australia indica la actividad del tráfico marítimo entre los años 1848 a 1859.

Años	California	Australia
1848	\$ 250.185	\$
1849	1.835.460	
1850	2.445.868	
1851	2.067.603	
1852	2.203.729	\$ 23.930
1853	1.174.367	269.437
1854	705.470	878.429
1855	275.763	2.698.911
1856	210.985	1.153.200
1857	137.955	228.623
1858	178.484	21.214
1859	102.735	272.696
	-----	-----
TOTALES	\$ 12.088.524	\$ 5.546.478

En Chile se acuñaban pesos oro de 44, 18 y 6 peniques, dependiendo de la cantidad de oro en la moneda. La equivalencia de una Libra Esterlina, en esta época, era de 6 pesos chilenos de 44 peniques. El peso estaba casi a la par del dólar.

Cuántas veces hemos sufrido estos períodos de “vacas gordas”, sin prepararnos para el otro período.

No sólo fue este período de auge de las exportaciones de productos agropecuarios, que luego decayó, después le correspondió al salitre, el cobre ha tenido períodos duros, el petróleo también ha disminuido. Nuestros importadores han sabido al poco tiempo ser autosuficientes y producir lo que importaban de Chile.

Chile no ha sabido hacer lo mismo para, por una parte, diversificar sus exportaciones, dando a nuestras exportaciones un mayor valor agregado y, por otra, ser autosuficientes.

Chile exporta algunos minerales, sin haberlos procesado ni dándole aplicación industrial con un mayor valor agregado. Un ejemplo en este caso sería el litio.

LA GUERRA DEL OPIO.

En 1839, el guardiamarina Patricio Lynch se encontraba embarcado, a la edad de 14 años, en la división naval al mando del almirante Simpson en la guerra contra la Confederación Perú Boliviana.

Durante su permanencia en el Callao tuvo ocasión de socorrer al jefe de la escuadra inglesa del Pacífico, contraalmirante C.B. Hodson Ross, en una agresión de que fue objeto en tierra.

El almirante lo invitó a su buque insignia, la corbeta “Electra”, para agradecerle su oportuna intervención.

Después, cuando estuvo en Valparaíso, visitó a la familia del guardiamarina, solicitando autorización de sus padres para llevarlo en su escuadra para ampliar sus conocimientos.

Con la autorización de los padres, pidió el permiso correspondiente a la Armada y al gobierno.

A bordo de la “Electra” inició su embarque en la Armada Británica, el que duraría casi siete años. En junio de 1840 fue transbordado a la fragata “Calliope”, bajo el mando del capitán de navío Thomas Herbert. Al iniciarse el conflicto de Gran Bretaña con China, llamada la “Guerra del Opio”, el buque se dirigió a China.

Este conflicto se debió a la imposición de Gran Bretaña a que China comprara opio para el consumo, a lo que el Emperador Chino se opuso y dispuso botar un cargamento de esta sustancia al mar.

En la navegación a través del Pacífico, el guardiamarina adquirió una enorme experiencia marinera.

Ya en China, el “Calliope” tuvo una destacada actividad, donde la marinería desembarcó al mando de su comandante Herbert, con Lynch marchando al lado portando el estandarte.

En todas las acciones Lynch demostró extraordinario valor, especialmente en Wampoo.



Wampoo

Lynch desembarcó al mando de un piquete de marinería con la orden de apoderarse de las trincheras. Después de un sostenido tiroteo, en que las bajas de los atacantes fueron considerables, Lynch ordenó avanzar, marchando a la cabeza de sus hombres.

Ante la resistencia de una trinchera, se detuvo.

Un chino de larga barba, como un Mandarín, a quien le pasaban las armas cargadas, disparaba en forma ininterrumpida causando con cada certero disparo,

la muerte de un inglés. El procedimiento empleado le permitía una alta cadencia de fuego.

Esta cadencia disminuyó por demora en el trabajo de los culíes.

Lynch insistió en su intrépido avance y al aproximarse a la trinchera oyó decir al Mandarín, en un claro castellano:

¡Por los mil demonios, estamos fregados! (No tengo dudas de que la expresión fue otra.)

¿Qué es lo que ha dicho? le gritó el guardiamarina interrogándole también en castellano.

El hombre, desde su trinchera, le respondió:

Soy Pancho Guerrero, chileno, y no pienso rendirme. Y usted, ¿Qué hace en el ejército inglés?

Yo también soy chileno, le gritó Lynch. Dígame a sus soldados que paren el fuego y se rindan, no tienen otra opción.

El combatiente, más sorprendido por encontrarse con un “mocoso” chileno, que por temor, suspendió la acción.

Al regresar Patricio Lynch a su buque, intervino ante su Capitán y obtuvo el perdón de este chileno “pata de perro” que luchaba por defender los intereses de los chinos.

Esta anécdota fue proporcionada a Federico Vergara Vicuña por Alvaro Valenzuela Casanova, quién contó que cuando joven, durante su estada en Puerto Montt, donde su padre se desempeñaba como Juez, un día salió en bote con su amigo Adolfo Clickman, quedando de repente al garete por falta de viento. Momentos después, un barco que no los vio, los envistió. Al darse cuenta la tripulación y su capitán, Don Francisco Guerrero, del hundimiento del bote, ordenó recoger a los náufragos. Estos fueron llevados ante el capitán, que se encontraba furioso por la imprudencia de los muchachos.

- ¿Quién eres tú? Le pregunto a uno de ellos.

- Alvaro Casanova, contestó tímidamente el interrogado.

- ¿Alvaro Casanova, el hijo del Juez Rafael Casanova?

- Si, señor.

Ven para acá - y abrazó tiernamente al joven. Era amigo de su padre.

Aquella noche Álvaro fue llevado de una oreja a la casa de su papá y, durante la comida, Francisco Guerrero recordó el hecho que le había ocurrido con Patricio Lynch en China.

Don Álvaro jamás olvidó lo que su padre, esa noche, le dijo después de retirarse las visitas:

- Pancho Guerrero es el hombre más valiente que ha tenido Chile.

Años más tarde, Lynch confirmó el hecho y agregó también “que el hombre más valiente del ejército chileno fue Pancho Guerrero”.

Muchos honores obtuvo Lynch en esta azarosa campaña en China. Por su desempeño decidido y valeroso en el asalto del fuerte Whampoo, obtuvo la extraordinaria distinción de que su nombre fuera citado en la orden del día y que lo elevaran de rango en el mismo sitio de la batalla. Así alcanzó, por su conducta, el codiciado grado de guardiamarina de la Armada de S. M. Británica a la edad de dieciséis años. (nació en diciembre de 1824).

Poco después, la Reina Victoria le otorgó una de las dos condecoraciones más altas del Imperio Británico.

Posteriormente regresó con su buque a Europa, donde obtuvo el grado de teniente de la Armada Británica.

LA GUERRA DEL OPIO Y EL TRÁFICO DE CULIES.

El profesor Yen Ching-hwang, autor del libro “Chinese Coolies Overseas & Manchu Officials” indica que la guerra del Opio de 1839-1840, coincidió con la prosperidad del tráfico de culies chinos a otros continentes, un comercio iniciado por los holandeses en el siglo 17.

En 1847, el gobernador británico informó que los ingresos de Amoy fueron de 72.000 Libras Esterlinas, tres veces los ingresos combinados de todos los otros puertos chinos, siendo esto una clara manifestación del comercio de esclavos a la Guayana Británica, Trinidad y Jamaica.

Cuba, Perú, las Islas del Pacífico, Indias Occidentales, Africa del Norte, Sud Africa, Australia y Estados Unidos de N.A., estuvieron implicados en el tráfico de esclavos culies.

Este último, país especialmente para la construcción del ferrocarril transoceánico.

La actividad que desarrollaban los culíes en el Perú era en las covaderas de huano, ingenios azucareros y laboreo en minas. Más adelante se describirá en mayor detalle los llamados “contratos”

Los Culíes en la Guerra del Pacífico.

La participación china en este conflicto es desconocida. La historia de esta contribución anónima y olvidada es parte de la historia social de América.

“Fue la reacción natural de una clase social subyugada casi al nivel de esclavitud. Para los culíes, sus patrones constituían el amo implacable capaz de hacer cumplir el contrato por ocho años de trabajo sin concesión alguna.

Muchas veces el contrato era renovado automáticamente sin consultar a la parte afectada.

Sin embargo, en lo que hoy es parte del norte grande de Chile, mucho más odiados eran los representantes de la autoridad.

El juez., el prefecto, la policía y los soldados eran los encargados de notificar la renovación de contrato e imponerla.

Para la autoridad sólo era válido el reglamento redactado por los prefectos, gobernadores e intendentes. Reglamento que impedía el abandono del trabajo, sin considerar argumento o contrato alguno.

En Pabellón de Pica, por ejemplo, la palabra más odiada por los culíes era soldado peruano. Para ellos, los soldados del fuerte vecino eran los verdugos máximos.

Cuando había un conato de resistencia, los patrones no participaban en general directamente. Actuaban los capataces, que eran peruanos o bolivianos. Si resultaban impotentes, aparecía el soldado con su fusil. En consecuencia directa: el odio mayor recaía sobre el enemigo más visible, el más cercano.

Por el contrario, todo enemigo de sus verdugos inmediatamente pasaba a ser aliado, el amigo, el salvador. Es así que desde la Campaña del Desierto, los chinos sirvieron voluntaria y espontáneamente al Ejército chileno.”

Desde el Departamento de Ica hasta Turín, Lynch reclutó chinos. Donde había una finca, encontraba voluntarios y auxiliares, unos 1.500 entre hombres y mujeres, los que conformaron la llamada “**División auxiliar de Lynch**”.

Como ya hemos comentado, en su juventud Patricio Lynch estuvo embarcado en la flota británica durante la primera guerra del opio, por lo tanto tuvo contacto en la China con los habitantes de ese país, y pudo conocer la idiosincrasia de ellos y es muy probable que haya aprendido algo de su idioma.

Cuando el capitán de navío don Patricio Lynch tomó Ica, surgió el líder de la libertad culí: Quintín Quintana. Un chino que adoptó este nombre.

Quintín Quintana reunió a los culíes de la Finca San Pedro de Turín y formó otra brigada culí.

El capitán de navío, Don Luis Pomar, parte de las fuerzas de desembarco de la escuadra, fue testigo de la acción. En sus pocos recuerdos, dejó el siguiente testimonio de Quintana y sus culíes: “no menos de dos mil chinos trabajadores de la hacienda.... Degollando un gallo, bebieron la sangre de éste como juramento de lealtad”.

Quintín Quintana había pronunciado “una larga arenga, manifestando la adhesión de sus paisanos al Ejército de Chile, que los libertaba, según decían, de la opresión de los peruanos...”

Epilogo.

Los grupos de familias mineras y agrícolas que han emigrado tienden a concentrarse, formando poblados y dejando descendientes en distintos lugares.

En la Alta California, durante la fiebre del oro, se crearon varios villorrios donde se cobijaron decenas de chilenos para resguardar sus costumbres, su identidad y sus raíces.

Uno de ellos fue Little Chile o Chilecito, cerca de San Francisco, en el cual por decisión de la actual comunidad chilena, en febrero del 2003, se develó una placa en recuerdo de aquellos connacionales que dejaron su impronta.

Hubo otros, como Chile Gulch, en Jackson; Chile Hill, en Murphy y Chile Bar, en Sacramento.

Aunque las huellas físicas de los chilenos que pasaron por esas tierras se han ido perdiendo en el tiempo, quedan algunas costumbres que han sobrevivido como la práctica del juego al tejo y la cocina criolla que perduró hasta la tercera generación.

Como muestra del movimiento marítimo desde nuestras costas hacia Australia, indicaré algunos casos de personas que llegaron a destacarse posteriormente en Australia.

Al otro lado del Pacífico, en Australia, un 26 de junio de 1837, llegaba un chileno ilustre y con prosapia. Don Ramón Freire, ex general de ejército y ex presidente de la República de Chile, pisaba suelo australiano como el primer exiliado chileno en esas tierras. Antes, había permanecido en Tahití, pero su estada fue breve. Un fogoso romance con una princesa tahitiana, le provocó problemas y amenazas de parte de la tribu paterna y tuvo que dejar raudo la isla.

Algunos chilenos llegaron como consecuencia de la fiebre del oro a la colonia de Victoria en los años 1850, especialmente a las localidades de Ballarat y Bendigo. En efecto, una mina, cerca de Ballarat aún conserva la inscripción de Mina Chilena, rayado hecho por 16 mineros chilenos según el diario Prensa Libre de Barthurst, en 1850.

Hace unas décadas, aún se recordaba en este lugar la “chupilca”, mezcla de vino tinto con harina tostada de trigo que elaboraban, para desayunar los mineros chilenos.

A esos mismos territorios arriba, diecisiete años después, un porteño de cepa. Nacido en Valparaíso en 1867, John Christian Watson, llega a ejercer el cargo de primer ministro de Australia y fue por largos años el líder del Partido Laborista de ese país, al que ayudó a fundar.

John Christian Watson, primer ministro laborista de Australia, nació en Valparaíso. Watson lo afirmó en las 2 ocasiones en que contrajo matrimonio.

La barca Julia cubría la navegación entre Talcahuano y Valparaíso con Port Chalmers, en la isla del Sur de Nueva Zelanda.

El primer oficial de la Julia era un chileno de ascendencia prusiana, Johan Christian Tanck, que contrajo matrimonio en Port Chalmers, el 19 de enero de 1865, con Martha Minchin, irlandesa emigrada con su familia, a la región de Canterbury en Nueva Zelanda. Viajaron por la ruta polinésica a Valparaíso donde nació el hijo y Martha, probablemente viuda, regresó a Nueva Zelanda donde contrajo matrimonio con Watson, adoptando el hijo el apellido de su padrastro, pero conservando los nombres con que fue bautizado, iguales a los de su padre.

Tiempo después emigró a Australia, trabajando como tipógrafo, líder sindical y parlamentario, hasta convertirse en primer ministro en abril de 1904.

Juan Francisco Morán Fuenzalida, aborda en 1826 un buque mercante en Chiloé, desembarca en Irlanda donde contrae matrimonio con Alicia Cullen. Muere lejos de su patria, pero su hijo, educado en Roma, se convertirá en arzobispo de Sidney y primer Cardenal Primado de Australia, Francis Patrick Cardinal Morán Cullen.

Cuando muere el 16 de agosto de 1911, habrá duelo nacional en Australia y la prensa en Chile evocará su ancestro criollo (artículos de Salvador Valdés Morandé en el Mercurio y crónica de ZigZag el año de su muerte).

OBRAS CONSULTADAS.

Balbotín Manuel G.: “El Príncipe Rojo, Patricio Lynch”. Ediciones Arco. Santiago Septiembre 1966.

Berguño Barnes, Jorge: Informaciones de documentos sobre el tema.

Barros Van Buren, Mario: “Historia Diplomática de Chile”. Ediciones Ariel. Barcelona.España.1966.

Braun, Juan; Braun, Matías; Briones, Ignacio; Díaz, José: “Economía chilena 1810-1995. Estadísticas históricas”. Documento de trabajo N° 187. Enero 2000. Instituto de Economía UC.

Bunster, Enrique: “Chilenos en California”. Editorial del Pacífico. Santiago.1954

Encina, Francisco A.: “Historia de Chile”. Tomo XII. Segunda Edición. Editorial Nascimento. Santiago 1970

Encina-Castedo: “Resumen de la Historia de Chile”. Tomo II. Primera Edición. 1954

Hearn, Mark: “John Christian Watson an the instinct of self-preservation”. Paper presented to the 11th Biennial National Conference of the Australian Historical Association Brisbane 3- 7 July 2002.

Hurtado Larraín, Homero : “Patricio Lynch (1824 – 1886)”

Jeftanovic, Pedro; Jofré, Pedro; Lüders, Rolf; Paglia, Marcelo: “Economía Chilena 1860-2000. Estadísticas monetarias”. Documento de trabajo N ° 189. Abril 2003. Instituto de Economía UC.

Mayo, J: Rich in Hope: “The Chilean Grain Trade and the Australian Gold Rush”. 1990 p 42-58

Pérez Rosales, Vicente: “Recuerdos del Pasado” (1814 – 1860) Imprenta Gutenberg. 1886. 3° Edición.

Rodríguez Sepúlveda, Juan Agustín. Vicealmirante: “Patricio Lynch, Vicealmirante y General en Jefe”. Editorial Nascimento.

Segall, Marcelo: “*Journal of Inter.-American Studies*”, vol X, N° 1, January 1968

Silva Palma, Alberto. Vicealmirante: “Crónicas de la Marina Chilena”. Talleres del Estado Mayor General. Santiago de Chile. 1913. 2° Edición. .

Véliz, Claudio: "Historia de la Marina Mercante de Chile". Ediciones de la Universidad de Chile. 1961.