

# HISTORIA DEL VELERO CHILENO *CONFEDERACIÓN*

CON SUS PERIPECIAS COMO CORBETA DE GUERRA EN 1839 Y SUS COMISIONES POSTERIORES A CALIFORNIA COMO FRAGATA MERCANTE, CUANDO LLEVÓ VITUALLAS A LAS FUERZAS ESTADOUNIDENSES EN LITIGIO CON MÉXICO, Y LUEGO EL TRASLADO DE CHILENOS A BUSCAR ORO EN EL DORADO. LO ANTERIOR GRACIAS A LAS EXPERIENCIAS DE DON ANTONIO BARRENA LOPETEGUI, TATARABUELO DEL AUTOR

JORGE JAVIER MOLINA HERNÁNDEZ  
ACADÉMICO DE NÚMERO

## INTRODUCCIÓN

La Historia de Chile tiene un punto de vista virtual que vale la pena usar cuando es posible. Se trata de participar en ella por medio de aquellos que nos dejaron sus convivencias. Es decir, rescatar la historia real de aquellas pocas personas que dejaron escritas sus propias vivencias, lo que muchas veces confirmará el esquema teórico que han dejado historiadores, pero muchas otras veces complementarán o desvirtuarán apreciaciones distintas que podrían estar alejadas de lo cierto o que pueden haber quedado trucas.

Este interesante punto de vista actualiza todo libro o publicación anterior, vitaliza las bibliotecas, hace discernir a los escritores y se aprecia el libro como base, por ejemplo para la televisión, el teatro, la pintura y todas las expresiones del arte.

En este caso, el autor tuvo la oportunidad de tomar conocimiento de apuntes de su tatarabuelo, los que por razones de familia se mantuvieron bajo llave y sin conocimiento de la misma y menos aun del conocimiento público, por más de un siglo. De esos escritos se obtuvo este libro, complementándolo con investigaciones históricas sobre el velero *Confederación*, que fuera originalmente fragata mercante italiana, luego corbeta de guerra de la Confederación Perú-Boliviana y de la Armada de Chile, para finalmente transformarse en fragata mercante chilena, hasta que llegó a condición de pontón en una bahía de California.

Se han publicado libros muy interesantes con aspectos sobre el tema, por ejemplo: *"Recuerdos del pasado"* de Vicente Pérez Rosales; *"Chilenos en California"* de Enrique Bunster; *"Historia de Chile"*, Tomo XIII, Capítulo LVII, de Francisco de Encina; *"Los chilenos en San Francisco"* de Roberto Hernández; y, *"Bibliografía chilena sobre el 'Gold Rush'"* de Eugenio Pereira Salas. Pero nunca es tarde para tratar virtualmente el tema, partiendo de la base que lo escrito fue vivido y analizado por don Antonio Barrena

Lopetegui, en la misma época que lo hizo Vicente Pérez Rosales. Aunque nada aparece sobre personajes que actuaron posteriormente a su estadía en California, por ejemplo el minero chileno Joaquín Murieta.

Don Antonio es muy claro al destacar que estuvo a punto de llegar a ser un millonario al regreso a Chile, lo que no fue así por imponderables que ocurrieron, como el famoso incendio de gran parte de la ciudad de California, pero que llegó al país con una especie de pulimento de mayor valor que todo el oro que habría podido obtener en El Dorado. Se trataba de la propia experiencia que obtuvo desde que se embarcó en la *Confederación* hasta que llegó desde California. Detalles que a juicio del autor no hay derecho a ocultar.

### **LA CORBETA DE GUERRA *CONFEDERACIÓN***

El 26 de diciembre de 1836 se declaró la Guerra entre Chile y Bolivia, advirtiendo que este último país adoptó el nombre de Confederación Perú-Boliviana después de someter a Perú. Entonces, el 16 de febrero de 1837 recaló a El Callao, en viaje inaugural, la fragata mercante sarda *Casimiro Perier*, construída recientemente en Italia. Entonces fue adquirida por el Gobierno Confederado, pasando a designarse corbeta *Confederación*, ya que después de tres meses fue armada con 20 cañones: 6 con proyectiles de 24 libras, 6 con proyectiles de 18 libras y 8 con proyectiles de 12 libras.

La *Confederación* era de 600 toneladas de desplazamiento y de 86 tripulantes, los que en plan de guerra llegaban a ser 134. Tenía tres palos: trinquete, mayor con tres velas cuadras y mesana con dos velas cuadras y una cangreja. Entre los palos se podía aparejar dos estayes y en el bauprés hasta tres foques. El velamen indicado le permitía obtener buena velocidad de acuerdo al viento y mar imperantes.

La fuerza naval de la Confederación Perú-Boliviana estaba compuesta por las corbetas *Confederación*, *Socobaya* y *Libertad*; los bergantines *Junin*, *Fundador* y *Catalina*; y las goletas *Flor del Mar*, *Limeña* y *Yanacocha*; al organizar en Callao la escuadra a mando del general de Ejército colombiano Trinidad Morán, al servicio del Perú desde los tiempos de Simón Bolívar, y que fue especialmente seleccionado por el presidente de la Confederación, mariscal boliviano Andrés Santa Cruz.

La escuadrilla confederada de las tres corbetas mencionadas amenazó costas chilenas, zarpando al sur el 19 de octubre de 1837, a causa del desembarco en Quilca de las fuerzas chilenas, al mando del general en jefe Manuel Blanco Encalada, ocurrido 20 días antes en territorio peruano, con el objeto de intimidar y contrarrestar lo que ocurría.

En los primeros días de noviembre capturaron a la guarnición de la isla Juan Fernández; el 23 del mismo mes la escuadrilla recaló a la bahía Concepción. El *Fundador* fondeó en la costa de la isla Quiriquina y se apoderó de animales y otras provisiones, sin encontrar resistencia de parte de los campesinos; las corbetas *Socobaya* y *Confederación*, entretanto, se internaron en la bahía, hasta Talcahuano,

donde intentaron también un desembarco, pero encontraron obstinada defensa desde los fuertes. Entonces ocurrió la muerte del señor Loayza, jefe de la flotilla de desembarco y de dos soldados, por lo cual la escuadrilla zarpó al norte en la tarde del día siguiente.

El día 28 atacaron en San Antonio, que en ese tiempo era una caleta de pescadores, a la goleta nacional *Feliz Inteligente* cargada con madera. Mientras tanto, la corbeta *Fundador* se encontraba a la altura de Valparaíso, donde capturó la barca francesa *Fletes*, que recién enarbolaba la bandera chilena. El 5 de diciembre, la *Confederación* recaló a Huayco, donde al disparar algunos cañonazos a la población destruyó la casa del jefe de Aduana. El 7 de diciembre, en Caldera, la *Socobaya* intentó apoderarse de barras de cobre y plata, que ya no se encontraban en una bodega, y ese intento de desembarco fue rechazado. Con estos escasos resultados se retiró la escuadrilla confederada de las costas chilenas.

A todo esto, el Ejército de Chile había llegado a Arequipa, poniendo fin a una campaña de escaramuzas sin combate que dejó las fuerzas chilenas debilitadas, lo cual era propicio al mariscal Santa Cruz en base a su paciente y envolvente táctica militar. Por eso fue necesario llegar al Tratado de Paucarpata, el 17 de noviembre de 1837, que permitió el regreso a Chile de sus fuerzas mermadas de cerca de 2.000 hombres. Lo que de otra manera habría resultado como derrota de graves consecuencias.

El 18 de diciembre de 1837, el Gobierno de Chile decretó que no aceptaba el contenido de dicho Tratado, por lo cual continuaba en vigencia la declaración de guerra. Lo anterior fue recibido con regocijo por el pueblo chileno y comenzaron los preparativos para organizar otra campaña de guerra, continuando así decididamente los propósitos del ministro Diego Portales Palazuelo, aunque había sido asesinado en los tristes episodios ocurridos el 6 de junio anterior, en el sector La Cabritería, uno de los accesos a Valparaíso.

Entonces, el 31 de diciembre de 1837, la Escuadra chilena zarpó al norte para continuar hostilidades. Estaba compuesta por el bergantín *Aquiles*, como buque insignia del capitán de fragata Robert Winthrop Simpson, la fragata *Monteagudo*, las corbetas *Libertad* y *Valparaíso* y el bergantín *Arequipeño*. Se hace presente que el 3 de enero de 1838, la falta de viento impidió que pudiera zarpar de El Callao la goleta *Peruviana*, con bandera chilena, al mando del teniente 1º Tomás Ruedas, para integrarse a la Escuadra. Este buque se encontraba en ese puerto para ser devuelto a la Confederación en base al Tratado de Paucarpata.

Al amanecer del día 12, a la altura de Puerto de Islay, los chilenos avistaron velas con rumbo norte, que en la persecución resultaron ser dos corbetas y un bergantín, por lo que no quedó duda de que se trataba de una parte de la escuadra confederada. La caza demoró por el poco viento reinante y, el día 13, al verse alcanzado el comandante de la Escuadrilla, Juan José Panizo, ordenó a la *Socobaya* y al *Fundador* virar en redondo para batir a los veleros chilenos *Libertad* y *Aquiles*, mientras indicaba por señales al bergantín *Junín*, que tenía andar lento, que continuara al norte a todo trapo.

Tres bordadas dieron estos buques, disparando y recibiendo fuego de vuelta encontrada, pero el resultado fue indeciso. Las corbetas confederadas se encontraban a barlovento y pudieron evitar que se redujera la distancia para un combate decisivo, y alcanzaron a refugiarse en Puerto de Islay, al amparo de la noche.

La Escuadra chilena continuó rumbo norte para bloquear el puerto de El Callao, donde se esperaba encontrar el grueso de la fuerza enemiga. Mientras tanto, en dicho puerto la corbeta *Confederación* se aprestaba para zarpar a Arica, llevando como pasajeros al general boliviano Juan José Ballivián y su familia, contraviniendo las advertencias del Gobierno de Lima, ya que se esperaba una nueva ruptura de hostilidades.

El 16 de enero de 1838 zarpó al sur la corbeta *Confederación*, al mando del comandante peruano Jorge French, y el día 17 tomó contacto con el bergantín *Junin*, que le informó sobre la ruptura de hostilidades. A todo esto, Simpson, basado en Isla San Lorenzo que se encuentra frente a Callao, se enteró de ese zarpe y envió en su captura a la corbeta *Libertad*, al mando del comandante Santiago Bynon.

Al amanecer del día 18, la *Libertad* avistó por su aleta de estribor y a 8 millas una vela que podría ser la *Confederación*. Se ordenó zafarrancho de combate y se redujo el velamen preparando la acción. Eran las 06:00 horas de la mañana y el viento soplaba del SE. A las 09:00 horas se había acercado lo suficiente para reconocer al enemigo y, una hora después, estaban a tiro de cañón. La *Confederación* izó su bandera confederada y la *Libertad* hizo lo mismo con la bandera chilena y efectuó un disparo de cañón. Ante esta provocación, contestó la corbeta *Confederación* con una salva desde su banda de estribor, sin causar daño alguno.

Mientras tanto, la *Libertad* acortaba distancia a la presa, batiéndola con su batería de babor. Durante veinte minutos se mantuvo un nutrido fuego entre ambas naves, hasta que la *Confederación* arrió su pabellón e izó la bandera de parlamento en la perilla del trinquete. El enfrentamiento había sido exitoso para Chile, la corbeta *Libertad* no sufrió daño alguno y la *Confederación* experimentó sólo la caída de una gavia y quedaron heridos tres tripulantes. La corbeta *Confederación* mantuvo su nombre al ingresar a la Escuadra de Chile como captura de guerra.

Después del resultado de este importante combate, el mariscal Santa Cruz apreció la reducción de su poder naval y otorgó patente de corso a varios extranjeros, entre ellos al pirata francés Juan Blanchet, que quedó al mando de la Flotilla Perú-boliviana. Mientras tanto, regresó al país la Escuadra chilena y volvió al norte el 17 de abril de 1838, al mando del capitán de navío Carlos García del Postigo, para bloquear El Callao, Chorrillos y Ancón, con el objeto de garantizar el libre tránsito del Ejército Restaurador al mando del general Manuel Bulnes Prieto.

Diversas situaciones se presentaron durante ese período. El convoy chileno, en julio de 1838, estaba formado por 26 transportes y era escoltado por cinco buques de guerra, entre los cuales estaba la corbeta *Confederación*. La expedición del Ejército

Restaurador contaba con 5.400 hombres, 800 de ellos peruanos, que desembarcaron en Ancón.

El 12 de enero de 1839 se produjo el Combate Naval de Casma, que tuvo la importancia de conseguir el dominio del mar para que el Ejército pudiera movilizarse libremente. Los hechos ocurrieron como se indica a continuación.

En los primeros días de enero de 1839, zarpó Blanchet de El Callao, en la latitud 12° S., al mando de una flotilla mercenaria de cuatro buques, con 300 tripulantes. Los buques eran la corbeta *Edmond*, donde Blanchet enarboló su insignia, el bergantín *Arequipeño*, la barca *Mejicana* y la goleta *Perú*.

En esos mismos días, la Escuadra chilena se encontraba en el puerto de Socobaya, en la latitud 9° S., al mando del comandante García del Postigo. Su fuerza estaba integrada por cinco unidades: una fragata, tres corbetas y una barca, que se encontraban sin leña para sus cocinas, por lo que se tomaron las medidas necesarias para cargar dicho combustible desde una hacienda estatal ubicada en la bahía de Casma, 38 millas al SE.

Para recibir esa leña se designó al buque mercante *Isabella*, que sería protegido por las corbetas *Confederación* y *Valparaíso*, además por la barca *Santa Cruz*, de la división del comandante Simpson. Las instrucciones para este último fueron las de "*Tomar todas las precauciones necesarias para evitar sorpresas durante la navegación y durante el embarque de leña*". Por eso, se embarcó en un buque de la flotilla un piquete de soldados del Regimiento Carampangue, para desembarcarlo en la bahía y servir de vigías en el cerro Codrington, en la bahía, para dar un aviso oportuno de la aproximación de velas enemigas.

El 10 de enero de 1839, fondeaba la escuadrilla en la bahía de Casma, quedando la *Isabella* al interior del saco cercano a la playa y al bosque requerido. Los tres buques de guerra quedaron fondeados formando una cuña hacia la boca de la bahía. Terminada la maniobra de fondeo, se arriaron las velas, se trincaron las maniobras y se prepararon las baterías para el caso de una emergencia. Se despacharon las embarcaciones disponibles con las partidas de gente para talar, recoger, acarrear y cargar la leña en la *Isabella*.

Efectivamente, al medio día del 12 de enero, el vigea de guardia dio la alarma al avistar cuatro velas que se acercaban por el SW. Esas velas resultaron ser de una flotilla de Blanchet, que al enterarse del fraccionamiento de la Escuadra chilena, como era normal en el país invadido, decidió atacar ventajosamente por sorpresa, ya que se trataba de fuerzas enemigas con menor número de buques, en faena de carga, fondeados con campo de tiro limitado, y sin posibilidad de zarpar con rapidez con viento SW por la proa y amura.

Simpson apreció que no alcanzaría a embarcar toda la gente, no sería posible aparejar, y comprendía las desventajas ante la ventaja táctica del enemigo debido a su movilidad. Entonces determinó la defensa estática de las naves, confiando en el coraje y

tenacidad de sus hombres, así como en los efectos de sus baterías, lo que constituiría su único factor de fuerza ante el enemigo que se dirigía al abordaje con viento a un largo y a toda velocidad.

A las 16:30 horas, el bergantín *Arequipeño* se aproximó a la bahía para confirmar la posición de los buques y se retiró para juntarse con su flotilla. La corbeta *Confederación* ocupaba el vértice occidental, la corbeta *Valparaíso* el vértice norte y la barca *Santa Cruz* el vértice sur. El transporte *Isabella* quedaba protegido por esta disposición táctica.

Se produjo un combate a "toca penoles", de una hora y media de duración. Las corbetas *Edmond* y *Arequipeño* se lanzaron sobre la *Confederación*, una a cada banda. *Mejicana* y *Perú* llegaron a la cuadra de la corbeta *Valparaíso* y oportunamente rompieron el fuego sobre ambas corbetas. Sin embargo, las corbetas *Edmond* y *Arequipeño* maniobraron con exceso de velocidad y la *Arequipeño* chocó violentamente y quedó enredada con la maniobra del bauprés de la *Confederación*, hasta que fue capturada. La corbeta *Edmond* chocó con velocidad por la banda de babor, se quebró su palo trinquete y quedó enredada en la maniobra de cabullería de ambas naves.

Durante todo el tiempo, ambos buques hicieron esfuerzos sobrehumanos para abordar el buque chileno, pero los defensores opusieron tan tenaz resistencia que ningún atacante logró pisar su cubierta, mientras la artillería disparaba a quemarropa y el fuego, en general, era intensísimo. Entre las muchas bajas que hubo, murió el propio corsario y comodoro Monsieur Blanchet..

Cuando la *Edmond* logró desabraccarse del costado de la *Confederación*, se unió a la barca *Mejicana* y a la goleta *Perú*, que habían sido mermadas a distancia, procediendo a efectuar la retirada de la bahía. El *Arequipeño* fue conquistado y pasó a integrar la Escuadra chilena y los sesenta tripulantes vivos quedaron prisioneros.

Si la diferencia entre combate y batalla es la repercusión táctica o estratégica de su desenlace, bien podría asignarse la condición de Batalla Naval a la acción de Casma. El magnífico triunfo de las fuerzas chilenas y peruanas en la Batalla de Yungay ocurrió ocho días después, desbaratando definitivamente el poder militar de Santa Cruz. Así también, los buques confederados que quedaban se pusieron bajo la protección de los fuertes de El Callao y no tuvieron otra intervención durante el resto de la guerra, es decir el océano Pacífico sur había sido dominado.

Indudablemente, la corbeta *Confederación* jugó un papel importante en esa guerra pero, como suele suceder, pasado un tiempo por razones de paz y de economía, cuando los ingresos fiscales quedaron particularmente dañados por pérdidas de cosechas y paralización del tráfico marítimo, el Gobierno tuvo que disminuir los gastos de la Escuadra como fuera posible, vendiendo los buques de guerra, excepto dos de ellos.

La *Confederación* se remató en 1840 al empresario y, desde entonces, armador José Squella Lopetegui, propietario de una casa de importaciones en Valparaíso.

Entonces, para las actividades mercantes que iba a desarrollar la fragata *Confederación* se readecuó el velamen y aparejos con el fin de mejorar su velocidad y se desmantelaron sus baterías. Algún tiempo fue arrendada y tripulada por la Armada, para ser usada como transporte a Punta Arenas y, también, prestó servicios de cabotaje en diversas rutas nacionales.

## **LOS VIAJES A CALIFORNIA**

Lo cierto es que la fragata comercial *Confederación* se encontraba fondeada en Valparaíso, cuando fue una de las primeras que se preparó para zarpar a California, para el transporte de cargas diversas a fin de abastecer el Ejército y la Escuadra estadounidenses, que se encontraban en litigio contra Méjico. Se hace presente que esto sucedió antes de tener conocimiento del descubrimiento de oro en esa zona.

El primer hallazgo de oro fue en la Alta California, poblada en ese tiempo por unos 5.000 hombres blancos y 10.000 nativos. En Valparaíso se esparció la noticia el 19 de agosto de 1848, al arribo del bergantín *J.R.S.*, del capitán Andrews. Traía la noticia del éxodo en masa de los pobladores de Yerba Buena, que posteriormente se llamó San Francisco. Los Placeres se llamaba a la zona de lavaderos donde se encontraban arenas auríferas en los ríos

En Valparaíso, como en muchos otros lugares del mundo, se destacó este acontecimiento, lo que trajo como consecuencia la formación de compañías comerciales o grupos de personas o individuos que partieron a la aventura aurífera. En esa ocasión, la fragata *Confederación* se encontraba de regreso de la comisión con vituallas para las fuerzas estadounidenses y oportunamente se alistó para embarcar ochenta pasajeros interesados en la explotación de oro y también para llevar carga diversa para instalar un almacén en San Francisco.

En ambas ocasiones participé activamente como sobrecargo y representante del armador. Mi nombre es Antonio Barrera Lopetegui, capitán de Ejército retirado, nacido en Valdivia en 1820.

Incendio en San Francisco. Después de dos años de permanencia, tenía realizado mi negocio, porque Squella había dejado de enviarme mercaderías desde Chile. En tal emergencia perdía mi tiempo sin provecho y esperanzas. Entonces resolví liquidar por completo mis existencias. Esperaba obtener unos \$100.000 y, con ellos, esperaba viajar a Cantón, para cargar allí un buque del cual tenía un ofrecimiento, para luego transportar al retorno un cargamento de "campeche", madera usada en tintorería, de la cual sacaría buen provecho.

Este proyecto, llevado a la práctica con los mejores cálculos, sin duda me habría dado resultados más satisfactorios. Pero, "estaba escrito" de otra manera. Cada noche se empezó a dar aviso de alarma de incendio y toda la gente dejaba sus lechos y corría por las calles en todas direcciones, buscando e indagando sobre el lugar del siniestro. Al fin regresaban a sus hogares persuadidos de que era falsa alarma. La aterradora voz

de "FIRE, FIRE" se repitió durante doce o quince noches consecutivas, de tal modo que llegó el momento en que nadie dejaba su cama, temiendo ser engañado una vez más.

Los incendiarios, porque en efecto lo eran los propagadores de tan fatídica palabra, aprovecharon el descuido general y el 24 de diciembre de 1850 prendieron fuego al Hotel Parker, bonito edificio de tres pisos en la plaza Portsmouth, y a dos o tres casas de mi propiedad. La sorpresa de todos fue muy grande al presenciar la cantidad de casas que fueron arrasadas por el fuego. Este acto de salvaje ferocidad destruyó hasta los cimientos de los mejores edificios en dieciséis manzanas, valorizándose su destrucción y la mercaderías consumidas por las llamas en la enorme suma de 28 millones de pesos.

Yo fui uno de los primeros que se dio cuenta de lo que ocurría pues veía, por la ventana desde mi cama, el incendio en el Hotel Parker, y desperté sobresaltado viendo las columnas de fuego que parecían llegar al cielo, a sólo cien metros de mi propiedad. Aparenté calma, para alentar a mi esposa Luisa y evitarle una reacción histérica, que era su reacción habitual.

Nos vestimos de prisa, tomamos dos frascos con ocho mil pesos en oro y, ya molestos por el calor del fuego, nos dirigimos a casa del amigo Oyuelo, a doscientos metros, ya que parecía inevitable la pérdida de mis tres propiedades juntas, pues no había bomberos, agua ni elementos de algún género para combatir el incendio general.

Invité para que me prestaran auxilio a los amigos y paisanos que pude encontrar a mi paso y miraban despavoridos el incendio y mi palabra no encontró eco, excepto en los nobles corazones de los hermanos Dávila. Los demás me volvieron la espalda, dando más importancia a su curiosidad, desconcierto o temor de correr igual suerte su propiedad o domicilio. Y, ¡cuidado!, entre ellos había deudores de favores y servicios que les había proporcionado.

Los hermanos Dávila corrieron al interior de mi casa y les pareció de más importancia un escritorio-cómoda con una biblioteca y lo cargaron hasta la casa de Oyuela, sufriendo uno de ellos una fuerte fatiga. Yo corrí con mis libros de cuenta y otros documentos, ya que no había con quien dejarlos en las inmediaciones. Pero cuando volví, era inútil todo esfuerzo para salvar algo más, el fuego había invadido toda la casa y las bodegas.

Ese fatal acontecimiento vino a demoler mi fuerte trabajo de cuatro años, a destruir mis esperanzas del día anterior y a echar por tierra todos los proyectos en que esperaba el más halagüeño porvenir. Por un momento me sentí confundido, desalentado y desesperado de la suerte que me trataba cruelmente, no obstante debí mostrarme resignado y hasta tranquilo a los ojos de Luisa, para hacer menos amarga su situación.

Volví a todas partes mis miradas y revolví mi pensamiento en busca de un camino que guiara mis pasos para recuperar lo perdido o, a lo menos, pudiera procurarme los medios para vivir con mediano desahogo. Pero fue tiempo perdido. Sin



capital no había otra disyuntiva que trabajar a jornal o intentar éxito trabajando en las minas, pero esto último era imposible porque además de ser riesgoso debía considerar la presencia de mi mujer, a quién no podía abandonar.

Resolví entonces enviar a Squella, mi tío y socio, el oro que tenía en mi poder y enviarle también los libros de negocio, y traspasar la escritura de mi propiedad del terreno a un apoderado para su cuidado, arriendo o venta, para luego dirigirme a Méjico. Ese país que llama la atención general por sus riquezas y la inutilidad para el trabajo de muchos de sus hijos, principalmente para el comercio. De manera que me pareció que ese sería el mejor medio para obtener éxito.

Había también otro motivo de esa idea. En mi primer viaje a California conocí a don Eusebio Fernández, excelente amigo que fuera encargado por su padre para dirigir sus negocios, con un capital de \$ 50.000. Contrajo matrimonio con una hermosa joven de respetable familia, pero al poco tiempo la mujer derrochó en lujo, recepciones y festejos toda su fortuna. Cayó enfermo y la carísima esposa le hizo arreglar una pieza en el segundo patio de la casa, donde quedó al cuidado sólo de la servidumbre, pues aquella mujer sin corazón, como hay tantas, no se dignó a volver a verlo.

Una vez restablecido se encaminó a Valparaíso y, una vez hubo dejado a cargo a un contador para resolver sus deudas con los acreedores se, embarcó furtivamente en dirección a Mazatlán. Este joven, con lágrimas en los ojos, me refirió su arribo al puerto de destino en su patria en la situación más desesperante. Sin recursos, abandonado y ultrajado por esa indigna mujer, que había dejado a su padre en la indigencia, siendo anciano y enfermo. Después de muchas amarguras, tuvo la suerte de ser aceptado en la casa "Barrow & Forbes", de capitales ingleses, que eran uno de los más fuertes del lugar.

Los conocimientos, actividad e iniciativa de Fernández fueron tan notables que sus patronos estuvieron muy contentos con sus servicios y muy luego lo interesaron en los negocios. A la vuelta de cuatro años, Fernández tenía US \$ 80.000, se retiró de la empresa y estableció una propia. Cuando yo lo conocí había llegado a comprar un buque cargado, que había sido apresado por los norteamericanos como buena presa, disponiendo así de una fortuna asicional en la carga.

Fernández me dijo que todo extranjero que pisa el suelo riquísimo de Méjico con el propósito de trabajar, encuentra vastísimo campo a su propósito y puede labrar su fortuna. Y la razón es obvia, continuaba, porque los mejicanos se dedican principalmente a tres carreras, que son: empleados públicos, la milicia y el sacerdocio, siendo que todos ellos profesan el juego. De esto resulta que el comercio en todas sus ramificaciones es manejado sólo por extranjeros.

Visita a las minas de oro. He aquí lo que fijó mis ideas para resolver mi viaje a Méjico, buscar el amparo del amigo e intentar encontrar por fin la fortuna. Sin embargo, antes de dar un último adiós a California y llevar conmigo un conocimiento más completo de esa región, fui a conocer algunos asientos minerales y su explotación de oro.

Me embarque en un vaporcito con capacidad de unos veinticinco pasajeros, que fuera uno de los primeros que realizaron ese servicio. No tenía comodidad alguna, al carecer de cocina y camarotes, los que eran indispensables para una travesía de treinta horas. Pues bien, en la práctica éramos más de cien pasajeros e íbamos por consiguiente como sardinas en lata. El pasaje valía treinta pesos hasta el muelle de Stockton, que era el término del viaje. Los pasajeros costeaban sus gastos de cantina en un mostrador donde se ofrecían fiambres, conservas y licores. Inútil sería decir que el viaje se hizo en las peores condiciones, haciéndonos compañía todas las molestias imaginables.

El atravesar la inmensa bahía de San Francisco tiene sus encantos, pero no es así la navegación del río Stockton, que en ella desemboca, ya que carecía de vegetación y las orillas estaban cubiertas de totora o junco que dejan una estrecha ruta. Además el lecho es fangoso y con muchos bajos donde el vapor encallaba con frecuencia.

Stockton era un pueblo en embrión, en el que se notaba un gran comercio, debido a que desde allí se aprisionaban varios asientos minerales. Allí, mi hermano Ricardo había construido una casa que servía como almacén para un negocio que estableció en sociedad con el peruano Lanfrance, además servía de vivienda y una parte para arriendo. Pasé un día en su compañía y, al día siguiente, me puse en camino al mineral San Antonio, en compañía de cuatro personas que iban al mismo lugar.

Por un sendero demoramos dos días para llegar al mineral, dejando atrás grandes extensiones de tierra plana y lomajes tapizados de flores silvestres. También cruzamos hermosos pinares y cerros de poca altura. Encontramos media docena de pobres viviendas que hacían de posadas, que disponían de escasas provisiones para comer, reducidas a pan, ajos y cebollas.

A la puesta de sol, descendimos en una estrecha quebrada, por la que hace su curso el río San Antonio y, al llegar a la planicie, en un recodo del camino, nos encontramos a boca de jarro con dos hombres que luchaban. Tomados ambos de un rifle, forcejeaban por arrancarlo de las manos del contrario. Pero interrumpidos por nuestra presencia uno cedió y el otro se retiró con el arma, diciendo al otro que pronto se las arreglarían.

Entonces fue cuando el amenazado se ofreció para guiarnos hasta una carpa de chilenos, una de las mayores que se encontraban en ese sector y que hacía las veces de almacén, fonda y posada. Mientras tanto, nuestro guía nos señaló que él era el alcalde de ese mineral, que había sentenciado al agresor por estupro y por ello lo atacaba. Y tratándose de un hombre perverso, podría llevar a cabo su amenaza de asesinarlo, lo que realizaría si no abandonaba ese lugar, lo que esperaba hacer a más tardar al día siguiente.

Pasamos la noche en la posada, toda la comodidad que ofrecía era un suelo desnudo, pero abrigado por la carpa. Al día siguiente muy temprano, recorrí parte del

mineral, cuyas faenas se ejecutaban en cada sitio con los mismos procedimientos. Los depósitos auríferos se encontraban casi siempre en el fondo de las quebradas, donde el oro es arrastrado por el agua de fuertes lluvias, confirma esta observación el hecho de que casi todas las pepas muestran marcas de desgaste.

El procedimiento común es cavar la tierra, pulverizarla, coger las pepas visibles y lavar el desmonte en bateas de diversas formas y materiales, o bien con diferentes clases de máquinas simples, haciendo las veces de cuna donde se mece a los críos. Se puede comprender que el agua es un elemento indispensable, en este tipo de trabajos.

En el mineral San Antonio, cuando las orillas del río hubieron sido movidas, escaradas y rebuscadas, se desvió su curso y los mineros que trabajaron en su lecho encontraron yacimientos bastante ricos. En las faldas de las quebradas vi algunas labores que eran excavaciones verticales y cuadradas realizadas en una área de nueve metros cuadrados y, aunque se trabajaba día tras día sin provecho, cuando se encontraban trozos de oro de buen porte, había reanimación en la infatigable constancia de trabajo de los mineros.

En casi todos los yacimientos, la primera diligencia de los grupos para establecer sus labores era nombrar un alcalde o juez, a quien sometían todas sus faltas de acuerdos anteriores y cuyos fallos se comprometían a respetar. El alcalde no trabajaba en labor alguna y se preocupaba de visitar su distrito, vigilando que nadie se interesara en la propiedad ajena, conservando el orden como podía y oyendo hasta resolver las demandas, cuyo servicio cobraba una onza de oro al promotor de un juicio sobre algo que era contrario.

Y aquí quiero recordar a don Juan de la Fuente, que fuera sargento mayor de Artillería, que sirvió de alcalde en un mineral. Al decir de muchos quería embolsar muchas onzas, para lo cual él mismo promovió problemas y puso además nuevas contribuciones. Pero su golosina duró poco, ya que, comprendidas sus argucias, los mineros complotaron para darle una paliza, la que le habría venido muy bien sino hubiera echado a correr algunas leguas para salvar su humanidad.

Visité luego el mineral Calavera y varios más, pero no había diferencias mayores en todos ellos. El mismo golpe de vista, el mismo enjambre de trabajadores obsesionados, con el mismo movimiento febril y desesperado, persiguiendo el oro que tanto despertaba su codicia. La miseria y extravagancia de su ropaje era similar a su alimentación.

Para comprender esto, baste decir que cada quintal de provisiones transportado desde Stockton a un mineral de ese sector costaba cien pesos. Es decir, el puro costo del flete de una libra de harina costaba un peso. Por consiguiente, los mineros tenían que trabajar hasta reventar y ser afortunados, para satisfacer sus necesidades y apetitos, debiendo guardar y muy bien, algunas economías del producto de sus labores para el caso de una emergencia.

Los lavaderos eran visitados por indios, hombres y mujeres, que sabiendo la estimación que los extranjeros daban al oro, lo buscaban también a cambio de aguardiente, algunas baratijas y por prendas de vestuario ya inservibles. Era de ver a los compradores, a esos verdaderos "bárbaros", la mayor parte desnudos, algunos cubiertos con una camisa sucia y a jirones -otros con blusas despedazadas-, éstos con sombrero y chaleco -aquellos con sombrero y botas de cuero despedazadas-, algunos con una sola pierna del pantalón. Pero si los hombres causaban risa, las indias presentes daban náuseas, por el horrible conjunto de sus facciones, sus cuerpos de baja estatura, desnudas, mal formadas hasta la cintura y más abajo.

Tal era la barbarie de los indios californianos, que en sus rucas de un metro de alto, formadas con varillas, apenas eran capaces de guarecer medio cuerpo del sol o de las aguas. Comían cuanto caía en sus manos y, a veces, se veían echados de barriga haciendo presa a las arañas, cucarachas y todo bicho que salía de sus cuevas. Para montar un caballo no tenían más arreo que riendas de cuero atadas al hocico del animal y una cincha del mismo material, suficientemente floja para entrar las rodillas con seguridad y sostén.

Eso sí que en el manejo de la flecha son eximios. Todos ellos van armados de un arco de madera elástica y consistente, adherida por un lado a una cubierta del cuero de un zorro, que parece vivo, que les sirve de carcaj colocado en la espalda, lleno de dardos. Vi a muchos de ellos llevar un dardo atravesado en el cartílago de la nariz y de otros en cada oreja, para lo cual se oradaban el lóbulo correspondiente, dejando ver un agujero del tamaño de una moneda de diez centavos.

Para conocer la maestría de esos indios en el uso de la flecha, hicimos disparar a unos cuantos de ellos. Distantes a unos cien metros, hacían blanco en el último copo de pinos gigantescos. También tiraban sus dardos verticalmente sobre sus cabezas y, después de desaparecer a la vista, caían casi a los pies de quien los había tirado. En cuanto al poder de esas armas débiles e insignificantes a primera vista, me aseguraron que atravesaban de parte a parte un caballo.

Soy lego en materias de geología, pero creo que de la comparación del suelo de California con el de la zona central y sur de Chile resultaría que son similares. La vista de montañas cubiertas de corpulentos y elevadísimos pinos en California era parecida a la de robles y alerces nuestros, así también la existencia de cerros y valles cultivables, la calidad de la tierra, el tipo de clima, la existencia de temblores, etc., son casi iguales. Por lo tanto, no es de extrañar la opinión de que nuestro Chile encierra en sus entrañas tanto oro como el de California y algún día sucederá el mismo descubrimiento de El Dorado, como se ha denominado el oro en propiedad.

Satisfecha mi curiosidad, volví a San Francisco después de veinte días de esforzada excursión. Encontré a Luisa bastante enferma en cama y me recibió con la noticia de haber sufrido un aborto y, si bien nada tenía de sobrenatural ese accidente, como lo confirmó el doctor que la atendía, permanecí preocupado por su delicado estado de salud.

Mi situación se hacía difícil en San Francisco, tanto por no disponer de capital necesario para trabajar, cuanto por el prolongado estado delicado de Luisa, cuya asistencia diaria era costosa y no podía sostener por mucho tiempo más. Entonces resolví regresar a Valparaíso, sin fortuna y en peores condiciones que al comienzo del viaje.

## REGRESO A VALPARAÍSO

Tomé pasajes en la barca alemana *Homme*, en camarote con una pequeña cámara para nosotros, en trescientos pesos. Iban a bordo como pasajeros de 1ª clase, los señores Leyton, Rengifo y nosotros, además, diez personas en 2ª clase, entre los cuales estaba mi primo Eusebio Lathan.

Di poderes a don Samuel Price con instrucciones para arrendar o vender el sitio que era propiedad de la sociedad con Squella, así también tres propiedades que compré a nombre de Luisa, una en Elizaville, otra en Santa Cruz y una tercera en San José, hoy capital del Estado. El primero estuvo arrendado a \$300 al mes y después fue vendido a \$12.000, de lo que el apoderado dio cuenta a José Squella. Pero los sitios de Luisa desaparecieron con la muerte de mi amigo Price y nada se pudo hacer.

Mi hermano Ricardo se quedó en Stockton y con él dejé mi escasa biblioteca, algunos objetos, mercaderías y cuentas por cobrar que sumaban un millar de pesos. Sólo estos últimos cumplieron los propósitos, el resto se perdió después del naufragio comercial de mi pobre hermano, el cual fue arrastrado por su socio Lanfrance que se quedó con la fortuna.

Zarpamos de San Francisco el 7 de agosto de 1850, dando nuestro último adiós a ese país, que había sido para mí muy ingrato y que me despertó muchas inquietudes, pero me dejó solamente amargos desengaños. La navegación tampoco fue grata. Me tocó actuar constantemente como enfermero de Luisa, que sólo abandonó su cama para desembarcarse en Valparaíso.

Su enfermedad era muy delicada, tenía fuertes hemorragias y, por lo tanto, acomodé una hamaca en nuestra cámara, donde podía evitar todo movimiento o esfuerzo que la pudiera agravar. Un temporal nos tuvo a mal traer durante dos días con sus noches, los que pasé a tira y floja con un cordel atado a la hamaca, para que no se fuera a estrellar contra los mamparos, debido al extraordinario balance ocurrido

Otro acontecimiento tuvo lugar durante el viaje, causándome viva impresión de sorpresa y terror. A la altura de Ecuador y en un día sereno y de calma completa, en la cámara yo leía sentado junto a la hamaca donde yacía Luisa, cuando fui interrumpido por la presencia del capitán, pasado el medio día. Hablando en inglés me dijo: *¿Tiene Ud. piedras de chispa?, una tromba marina nos amenaza muy cerca.*

Le contresté que no tenía una de esas piedras, excepto una pequeña que usaba normalmente para encender el mechero. Entonces me di cuenta del espanto de su

semblante y lo seguí precipitadamente, una vez que sin ocultarlo a Luisa le prometí volver luego para explicarle lo que estaba sucediendo.

Una vez en cubierta, de un solo golpe de vista me sentí anonadado ante tan solemne espectáculo. El capitán sostenía en sus manos un fusil cargado, el único fuego posible a falta de piedras de chispa, marineros tenían espeques en las manos y dos de ellos estaban amarrados en los candeleros con su hacha alzada en alto, prontos para romper en alguna forma la inmensa mole de agua así estuviera a sus alcances. Los pasajeros parecían implorar gracia al Supremo Hacedor, de acuerdo a sus actitudes, y un profundo silencio reinaba en el ambiente.

Mientras tanto, el enemigo avanzaba rápido y amenazador hacia nosotros, tal era la situación. A pesar del miedo que me dominaba, como a todos los demás, fijé atentamente mi atención en la tromba. No era otra cosa que un remolino de viento, parecido a esos pequeños que se forman en la calle con caprichosos rumbos, con la diferencia de que aquí se trataba de uno gigante de viento y agua.

Así la tromba corría directamente hacia el buque, como un cono truncado, con un diámetro en su base de unos cincuenta metros, al parecer girando alrededor de gruesas olas que se empujaban unas sobre otras para subir por la tromba hasta una altura de unos treinta metros. Se formaba así una columna imponente. Sobre esa columna se desprendía finísima lluvia impelida hacia arriba y esparciéndose en las nubes que llegaban a besarla.

Mi observación fue de un instante, ya que comprendiendo lo inminente del peligro, quise correrlo junto a Luisa. Bajé al camarote cuando la tromba estaba a no más de cien varas de nuestro costado de estribor, dejando sentir el ruido de su agitada marcha. Inquieta, me preguntó qué es lo que ocurría, a lo que contesté textualmente: *Vuelve los ojos a Dios y haz tu composición de lugar, el peligro de una tromba es muy grande y sólo Él podrá salvarnos.*

Pasaron algunos segundos mortificantes y largos, como seguía el mismo silencio profundo, la intranquilidad y duda me obligaron a volver a cubierta, quedando Luisa sentada en la hamaca y cubriéndose la cara con las manos. Vi entonces el más curioso fenómeno. La tromba, que se había aproximado más, describió rápidamente un semicírculo desde el costado de estribor al de babor del buque, pasando muy rápido por la proa, para desplomarse a una distancia de cincuenta varas del buque. El desmoronamiento de esa enorme columna hizo un ruido sordo, como gemido del titán de los mares, que rabioso por no poder destruir su presa llegaba a su sepulcro en las profundidades insondables.

La alegría de todos era grande. Los abrazos entre unos y otros en cubierta, las exclamaciones de agradecimiento a la Providencia, las lágrimas en los ojos, la sonrisa mal diseñada en los labios todavía comprimidos, los semblantes aún cadavéricos. Todo causaba tremendas emociones que agobiaron nuestros espíritus en aquellos momentos de angustia. El capitán dijo:

*LLevo navegando dieciocho años como capitán, he experimentado tres naufragios, uno de ellos, por ejemplo, en el Mar Amarillo, en las costas de China, que es el peor de los mares. Muchos sustos he pasado como ustedes deben suponer y, sin embargo, confieso que durante las tribulaciones en que he estado jamás me abandonó la esperanza como esta vez.*

Y era verdad, ya que en mi caso tampoco he sabido de trombas que se desplacen casi dando coscorriones a los buques. En dos años que he pasado en el mar las he visto en los trópicos, pero siempre a respetables distancias.

No hubo más novedades de importancia en el buque y a los 58 días de navegación arribamos a la joya del Pacífico, a mi pueblo predilecto, Valparaíso. Sí, era cierto que los pasajeros, cual menos cual más, traíamos tristes recuerdos y la bolsa vacía del codiciado oro, pero por otro lado teníamos el contento de llegar a la tierra querida, lo que nos hizo olvidar por un tiempo otros sentimientos.

La vista de nuestros seres queridos trajo la más puras alegrías, pero éstas rara vez son completas. Supe que don Juan del Solar, mi suegro, hacía pocos días que había pasado a mejor vida. Lo sucedido fue doloroso y tremendo para Luisa, que era su hija predilecta, y lloró por mucho tiempo esa irreparable pérdida.

Mi situación vino a ser embarazosa, pues mi ausencia de Valparaíso por cuatro años me hizo sentir extraño, ya que durante ese tiempo mis relaciones habían desaparecido, muertos algunos y otros alejados. Pero en ningún caso estaba desalentado con la experiencia ganada, una especie de pulimento que tenía mayor valor que todo el oro que habría podido obtener en El Dorado, si otros factores no me lo hubieran impedido. El cerro Los Placeres en Valparaíso ha quedado como mudo testigo de todo lo narrado por muchos porteños que participaron en la búsqueda de oro.

He titulado este libro como "*Historia del velero chileno Confederación*"<sup>1</sup>, ya que la similitud del desarrollo de su existencia fue similar a la mía, a tal punto que llegué a ser una especie de "pontón" a mi llegada a Valparaíso, tal como lo fue la fragata *Confederación* en la bahía de San Francisco.

---

<sup>1</sup> Registro de Propiedad Intelectual N° 83748 de 27 de agosto de 1972