

LA ÚNICA NAVEGACIÓN DEL BERGANTÍN *FREDERICK* UN EPISODIO POCO CONOCIDO EN LA HISTORIA MARÍTIMA

JORGE SEPÚLVEDA ORTIZ
ACADÉMICO HONORARIO

Preámbulo

Desde finales del siglo XVIII, un gran número de convictos de las islas Británicas fueron transportados a las diversas colonias penales de Australia por el gobierno. Desde la independencia de las colonias británicas en Norte América, en 1776, el Gobierno británico había sondeado varias alternativas; ésta fue una de las razones que habría llevado a la exploración del continente australiano. Durante esa época, las prisiones británicas estaban saturadas y era necesario buscar una solución.

Los últimos convictos que fueron trasladados a la fuerza a Australia llegaron al estado de Australia Occidental en 1868. La deportación en muchas ocasiones formaba parte de un proceso de selección física para el trabajo duro. En cierto sentido el sistema de convictos era una forma de esclavitud, aunque los convictos podían esperar su liberación tras haber cumplido su sentencia, y sus hijos eran libres desde su nacimiento. Muchos se enriquecieron posteriormente y pasaron a formar parte de la clase de los colonos, y su turbio origen a menudo era convenientemente olvidado o encubierto.

En total, unos 164.000 convictos fueron transportados a las colonias australianas entre 1788 y 1868, a bordo de 806 barcos. La mayoría de los convictos eran ingleses y galeses (70%), irlandeses (24%), escoceses (5%) y el restante 1% provenían de asentamientos británicos en la India y Canadá, maoríes de Nueva Zelandia, chinos de Hong Kong y esclavos negros de las indias occidentales.

En los primeros años, todos los barcos fueron enviados directamente a Nueva Gales del Sur, pero ya en 1788, el gobernador Phillip, con la esperanza de aliviar la presión sobre la colonia de Port Jackson, envió un barco cargado de soldados y convictos a la isla Norfolk.

En 1803 fue enviada la primera expedición británica desde Sidney a Tasmania –por aquel entonces conocida como Tierra de Van Diemen– para establecer una nueva colonia penal. El grupo, dirigido por el teniente John Bowen, estableció un pequeño asentamiento en Risdon Cove. Desde su localización fue enviada una expedición buscando otros lugares adecuados y el capitán David Collins fundó el asentamiento de Sullivan’s Cove. Este asentamiento posteriormente recibiría el nombre de Hobart –actual capital de Tasmania– y Risdon Cove sería abandonado.

En 1816 comenzaron a llegar los primeros colonos británicos libres a Tasmania y en diciembre de 1825 fue declarada una colonia separada de Nueva Gales del Sur.



Tasmania

La colonia penal de Macquarie Harbour, en la costa oeste de Tasmania, fue establecida en 1820 para aprovechar la valiosa madera de pino de Huon o pino de Macquarie, que crecía en el lugar para construir muebles, casas y barcos. Macquarie

Harbour tuvo la ventaja añadida de que era casi imposible huir de ella, y la mayoría de los convictos que intentaron huir terminaron ahogados, muriendo de hambre en el bosque o –por lo menos en dos ocasiones– recurriendo al canibalismo. Los convictos que eran enviados a esta colonia penal, normalmente habían reincidido en su conducta criminal mientras cumplían su sentencia, y eran tratados con gran dureza, trabajando bajo un clima húmedo y frío, y sometidos a severos castigos corporales por infracciones menores.

En 1830 se estableció la colonia penal de Port Arthur para reemplazar a Macquarie Harbour, ya que era más fácil mantener una comunicación regular por mar. Aunque en la historia popular es recordada como una prisión especialmente dura, en realidad el trato que recibían los convictos era mucho más humano que en Macquarie Harbour o en las colonias penales de Nueva Gales del Sur. La razón de este trato más humanitario es que en Port Arthur comenzó a experimentarse con un sistema de prisión más avanzado y humano. El aislamiento en celdas de castigo era el método habitual de castigo.



Isla Sarah

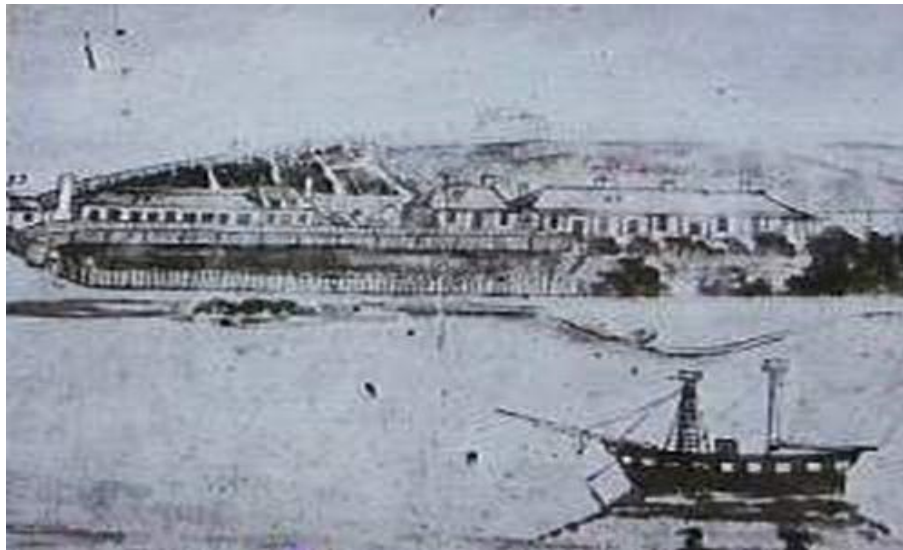
Uno de estos recintos penales se encontraba en la isla Sarah, en Maquaire Harbour, en la costa este de Tasmania.



Vestigios de las celdas en la prisión de isla Sarah

Introducción

En el preámbulo hemos ubicado la época y el ambiente existente en Australia. Concentrémonos ahora en la historia del bergantín *Frederick*, objeto de nuestra conferencia. El bergantín *Frederick* fue construido por convictos en Macquarie Harbour, en la costa oriental de Tasmania, en la isla Sarah, situada al sur de Australia, en 1833.

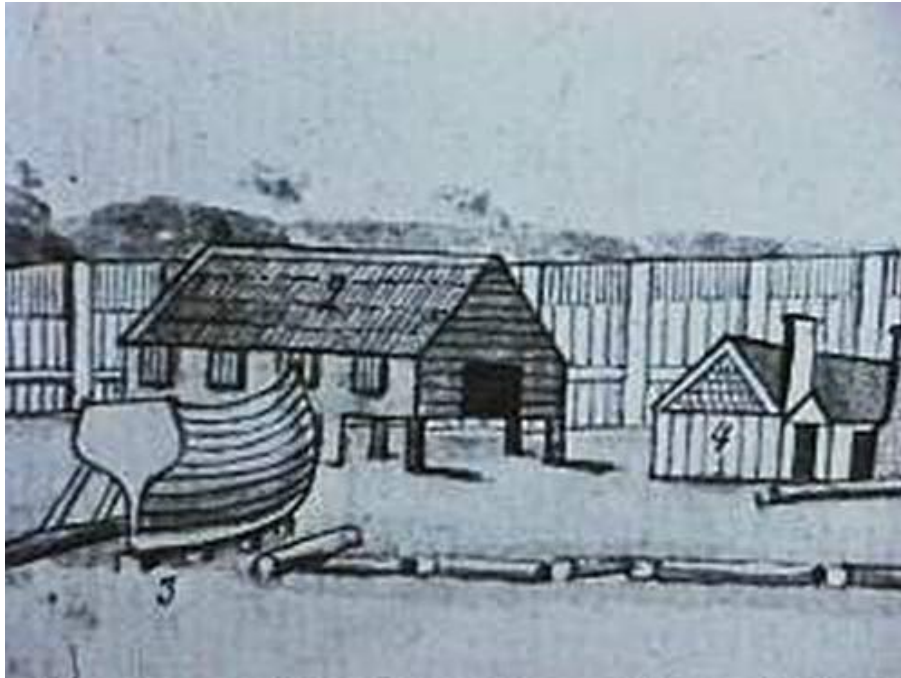


Este dibujo de la isla Sarah, fue hecho en la década de 1820. Las rejas eran de una altura superior a dos metros y fueron construidas para proteger a los convictos del incesante viento weste. La casa de los oficiales y guardias se muestra a la derecha.

Cuando quedaban prácticamente los últimos detalles de su construcción, la mayoría de los convictos que trabajaron en el buque fueron enviados a otro lugar. Sólo un reducido grupo de ellos permaneció a bordo, para terminar de pintar y calafatear el casco, con un material hecho de filástica desmenuzada mezclada con hojas o césped. Esta mezcla de material para calafatear se introducía entre las costuras de las maderas para impermeabilizar

la obra viva del bergantín *Frederick*. Encima del calafate se pintaba con alquitrán para impermeabilizar aún más el casco.

La superestructura fue construida por los carpinteros. Un juego de velas de repuesto también se confeccionó, para ser usadas en caso de mal tiempo. Se le proveyó de dos embarcaciones, una grande de unas siete toneladas y una ballenera.



Construcción de embarcaciones en isla Sarah

Los convictos planificaron capturar al *Frederick* cuando este estuviese navegando fuera de la boca de puerto Macquarie, una vez que hubiesen cruzado las “Puertas del Infierno”, que eran una de las entradas más peligrosas, por ser un paso angosto y enfrentar una barra. El líder de este complot era James Porter, un londinense que había servido previamente en un buque ballenero frente a las costas chilenas y que tenía esposa e hijo en Valparaíso.

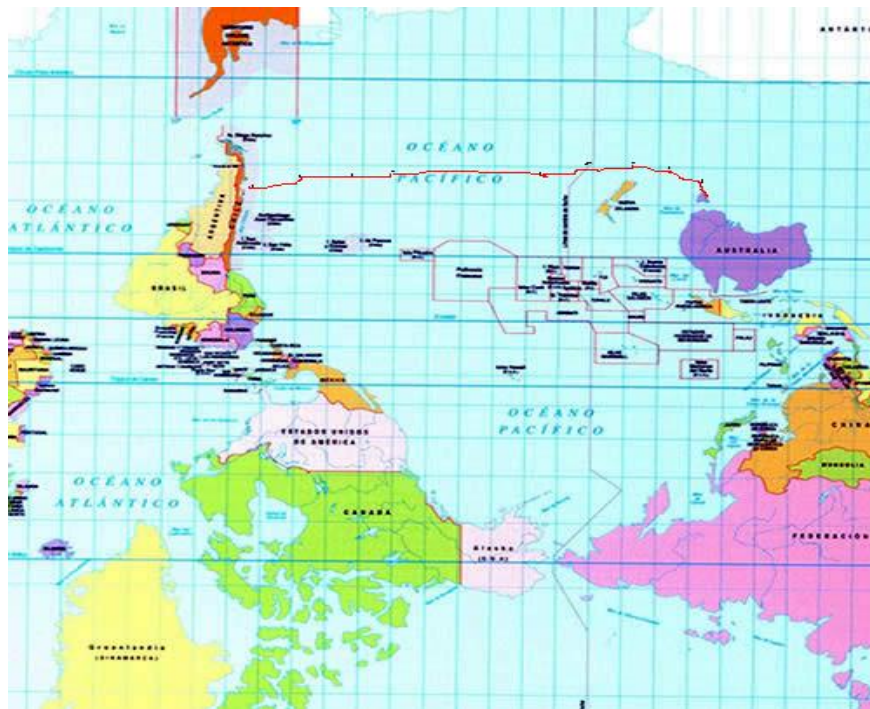
En enero de 1834, los convictos se apoderaron del bergantín *Frederick*, desembarcando a los inspectores y los guardias de la prisión en puerto Macquarie, para luego hacerse hacia alta mar, con destino a Chile.

La travesía

Una vez cruzada la peligrosa barra, pusieron rumbo sur para alejarse al máximo y cruzar el océano Pacífico por el sur de Nueva Zelanda. El viento empezó a incrementar su intensidad y debieron tomar toda clase de precauciones para evitar ser avistados desde puerto Davey, donde existía un Puesto del Gobierno.

Al segundo día en la mar, el 16 de enero, se encontraban a trecientas millas de puerto Macquarie, habiendo avanzado a un andar de diez a doce nudos, con bastante mal tiempo. El *Frederick* continuó navegando en dirección sur alejándose de la costa sur de Tasmania.

El 21 de enero de 1834, las islas Snared se encontraban justo al norte del *Frederick*. La nave navegó con rumbo este durante nueve días, entre siete a once nudos. Tuvieron que maniobrar el aparejo con cuidado, pues sólo tenían un juego de velas de repuesto. Era el equipamiento fijado por el constructor, que sólo les permitiera llegar con seguridad a Port Arthur, en la costa sureste de Tasmania. Navegaban aproximadamente 150 millas por día.



Track aproximado seguido por el bergantín *Frederick*

El *Frederick* mantuvo su derrota hacia el este, por el sur de Nueva Zelanda, soportando malos tiempos que les causaron varios problemas. Después de navegar 6.000 millas por los 40 rugidores, el 25 febrero avistaron tierra después de cuarenta y tres días en la mar. Era la costa de Chile, su meta.

De acuerdo a lo planificado hundieron el *Frederick*, para que cuando llegaran a tierra simular antes las autoridades que eran náufragos. Se embarcaron en el bote más grande que traían abordo, y así lograron llegar a tierra, a las costas de Chile, al sur de Valdivia, el 27 de febrero. Un bote pesquero los encontró y trasladó, probablemente a Corral, y luego continuaron a Valdivia.

Fitz-Roy, a su paso con el bergantín *Beagle* por Valdivia, comentó que el intendente, Isaac Thompson, le informó:

“[...] que algunos ingleses habían llegado a su distrito algunos meses antes de nuestra recalada, de cuyos antecedentes desconocía. Que había escuchado rumores de que eran convictos escapados de presidios del otro lado del Pacífico, y que se inclinaba a creer dicho informe.”

Varios de los convictos tenían experiencia en construcción de buques y trabajaron en el Astillero del lugar, y tres de ellos se casaron con mujeres de la región, llegando a ser miembros respetables de la comunidad. Seis de los convictos se dirigieron, presumiblemente, a otros países.

Agrega Fitz-Roy:

“No teniendo pruebas de su delito, no me sentí autorizado para solicitar que fuesen arrestados y entregados a mí para ser entregados a su vez al Oficial Británico de mayor grado en Valparaíso.

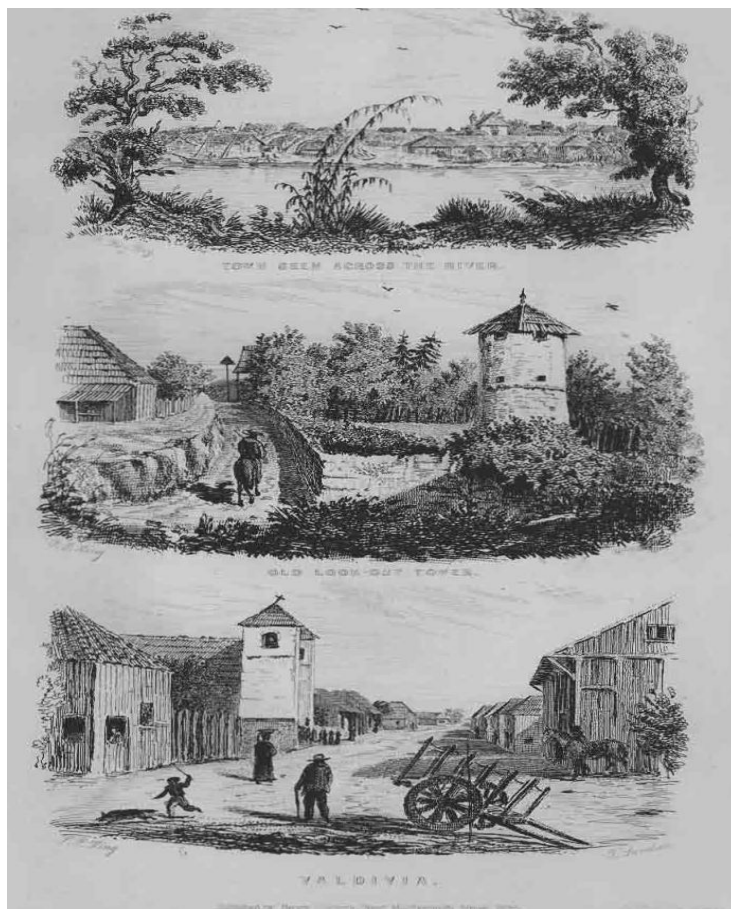
Todos menos uno eran industriosos miembros de la comunidad, y pude constatar que dos de ellos trabajaban en un bote de propiedad del Intendente.

Después supe que estos hombres, en un número de siete u ocho, se habían escapado de Van Diemen's Land¹ en un buque muy pequeño, y navegando hacia el este, habían llegado a la costa cerca de Valdivia, donde fueron rescatados por un pescador que los llevó a Valdivia.

¹ Tasmania

Los cuatro que se quedaron en Valdivia, fueron detenidos por las autoridades chilenas y entregados a nuestro Comodoro, quién los envió a Inglaterra.

Posteriormente fueron devueltos a Hobart, en Australia, para ser enjuiciado como piratas. Por el hecho que el 'Frederick' fue capturado en puerto en vez de alta mar, no fueron enjuiciados como tales, escapando de la dura sanción por ese delito; pero quedaron presos en la isla Norfolk."



Grabados de Valdivia, incluidos en el Volumen II de "Narrative of the Surveying voyage of his Majesty's ships Adventure and Beagle"

El juicio

Fueron acusados William Shiers, Charles Lyon, James Porter, y William Cheshire con el cargo de piratería y captura, el 30 de enero de 1834, del bergantín *Frederick*, a cargo del capitán Charles Taw, perteneciente a su Majestad el Rey de Inglaterra, y de un valor estimado de 1.200 libras esterlinas.

Macquarie Harbour - ship's crew - convict escape, to South America]

R. v. Shiers and others

Supreme Court of Van Diemen's Land

Pedder C.J., 26 April 1837

Source: Hobart Town Courier, 28 April 1837^[1]

Supreme Court - Criminal Sittings

Before his Honour the Chief Justice and a Military jury

El juicio contra los cuatro capturados fue llevado a cabo en la Corte Suprema de la Tierra de Van Diemen el 26 de abril de 1837

Tres cargos contenía la acusación: el primero los acusó de piratería; el segundo los acusó de romper su juramento de confianza como marineros; y, el tercero era igual al segundo, con la salvedad que el capitán Charles Taw no era súbdito de su Majestad el Rey.

Los detalles del caso se derivan totalmente de la evidencia dada por David Hoy, quien construyó el *Frederick*, y Charles Taw, que era el Piloto, y que quedó a cargo del buque, como capitán.

Extracto de las declaraciones de David Hoy y de Charles Taw.

El establecimiento penal en la isla Sarah, en Macquaire Harbour, fue desmantelado el 25 de noviembre de 1833, dejando en el área como diez personas para terminar la construcción del bergantín. Además de los convictos se encontraban 4 soldados, más David Hoy y Charles Taw. El grupo que permaneció en el campamento quedó con víveres para tres meses para 16 personas abordo, y suficiente agua hasta que recalaran a Port Arthur.

El *Frederick* fue lanzado al agua el día 16 de diciembre de 1833. Es de suponer que todo el personal se quedó embarcado, mientras efectuaban los últimos trabajos abordo. Shiers y Cheshire fueron empleados en la construcción del buque. Lyon y Porter como parte de la dotación de pilotos.

El 11 de enero se prepararon para dejar puerto Macquarie, virando el ancla aproximadamente a las 10 de la mañana, y navegaron aproximadamente 23 millas abajo del puerto, cerca de la barra, dónde fondearon esa misma tarde.

El ancla se viró de nuevo el día 13, habiendo permanecido dos noches y un día cerca de la barra, retrocediendo hacia al puerto aproximadamente 2 millas, y fondeando nuevamente. El buque se encontraba cerca de Wellington Head, punto de espera de las naves para poder cruzar la barra, como a 300 yardas de la costa. Ese día como a las 18:00 a 19:00 horas, David Hoy se encontraba en la cabina con el capitán Charles Taw, cuando dos hombres irrumpieron en ella, y uno de ellos, Williams Shiers, amenazó con una pistola a Hoy. Fueron llevados a cubierta, donde los soldados ya se encontraban desarmados. Los soldados y otros hombres fueron obligados a embarcarse en un bote y llevados a tierra. Era alrededor de media noche.

Alrededor de las 6:00 a 7:00 horas de la mañana siguiente, una embarcación desabracó del bergantín y se dirigió a tierra, transportando víveres, y equipo perteneciente a los soldados. El bote volvió a la playa una segunda vez, con algunas frazadas, y ropa. Horas más tarde de ese día 15, el *Frederick* cruzó la barra y se dirigió a alta mar.

Epílogo

Este juicio produjo gran interés, y la Corte se encontraba atiborrada de gente durante las sesiones. Según el informe de la Corte, Lyon y Porter eran inteligentes, podría llamárseles hombres hábiles. Shiers, aparentemente era un hombre calmado y Cheshire un tipo débil.

Porter siempre estuvo ocupado tomando notas de lo que iba a decir en los diversos interrogatorios, los que eran conducidos con considerable exactitud. Porter estuvo preso sólo cuatro años en la isla Norfolk. Su sentencia fue reducida a catorce años debido a su participación en el rescate de unos oficiales, cuando su embarcación naufragó. Esta sentencia fue nuevamente reducida a siete años por una nueva acción heroica. Se podría deducir que la sentencia original habría sido de 28 años.

Porter regresó a Sydney, luego pasó un año en Newcastle. Obtuvo su libertad en 1846. Fue capturado nuevamente por hurto, pero escapó de Nueva Gales del Sur –South New Wales– en 1847, probablemente a Nueva Zelanda. No se supo más de él. Habían

transcurrido diez años que se encontraba alejado de su esposa e hijo, que se encontraban en Valparaíso.

Me permito aventurar que James Porter haya podido embarcarse en algún velero de bandera chilena, que a partir de fines de la década de los años 1940, iniciaron la ruta comercial entre Valparaíso y Nueva Gales del Sur, transportando granos, harina y fruta seca con destino a Australia, y en el viaje de retorno, carbón a Valparaíso.

Fuentes consultadas

University of Tasmania (1837) *Decisiones de la Corte Superior de Tasmania en el siglo XIX*. Macquarie University and the School of History and Classics, Tasmania, Australia

Fitz-Roy, Robert (1839) *Narrative of the Surveying Voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe. Proceedings of the second expedition, 1831-36, under the command of Captain Robert Fitz-Roy, R.N.* Volumen II, pp. 401 e imágenes. Henry Colburn, Great Marlborough Street, London

Página Web de la Embajada de Chile en Australia:
<http://www2.embachile-australia.com/bilateral/historia.html>

Otros materiales e imágenes fueron obtenidas de Wikipedia