

Nº 18

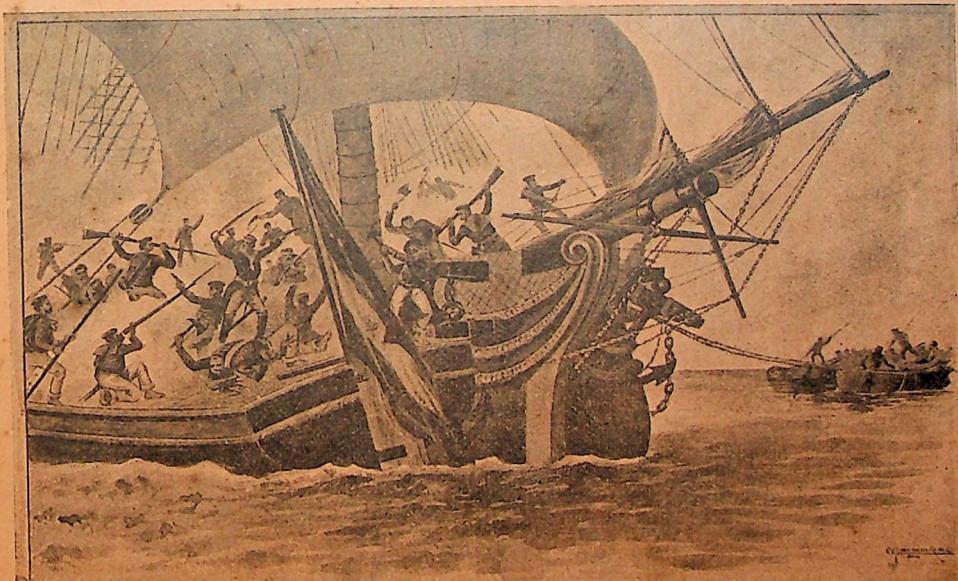
PÁGINAS AMERICANAS

El Corsario LA ARGENTINA

POR

F. DE OLIVEIRA CEZAR

Dibujos de M. A. Malharro



BUENOS AIRES

FÉLIX LAJOUANE, EDITOR

79 — PERÚ — 89

1894

EL CORSARIO "LA ARGENTINA"

ESTABL. GRÁFICO DE GUNCHE, WIEBECK Y TURT, SAN MARTÍN 315

J. 12
PÁGINAS AMERICANAS

El Corsario

LA

ARGENTINA

POR

F. DE OLIVEIRA CEZAR

Dibujos de M. A. Malharro

¡Que no me halle yo ejercitado en el sublime arte de describir con elocuencia un combate naval!

DEAN DR. DON GREGORIO FUNES

Oración patriótica.—Buenos Aires, 25 de Mayo de 1814.



81.527
52.801

BUENOS AIRES

FÉLIX LAJOUANE, EDITOR

79—PERÚ—89

1894

OBRAS DEL MISMO AUTOR

— La vida en los bosques. Viaje al oriente de Bolivia; 2 ^a edición; 1 tomo con grabados.....	\$ m/n	2
— Los amores de una India. Viaje al país de los Tobas; 4 ^a edición; 1 tomo con grabados.....	"	2
— Leyendas de los indios Quichuas; 2 ^a edición; 1 tomo con grabados.....	"	1
— El Cacique blanco. Costumbres de los Araucanos en la Pampa; 1 tomo con grabados.....	"	2
— Leyendas de los indios Guaraníes; 1 tomo con grabados	"	2
— El Corsario La Argentina; 1 tomo con grabados.....	"	1

EN PREPARACION:

Güemes y sus Gauchos; 1 tomo.

Mujeres Indias; 1 tomo.

INTI LLAJTAI MANTA
CANCHAAI

Señor Don Filiberto de Oliveira Cesar

BUENOS AIRES

Mi distinguido compatriota:

He examinado con interés, su manuscrito sobre el famoso crucero de la fragata "La Argentina" durante la guerra de la Independencia.

Dicho trabajo, aunque bordado en el *canevas* ó cañamazo de la leyenda, no lo conceptúo propiamente tal, desde que no sólo su protagonista, sino también toda la trama, está urdida sobre hechos verídicos y no tradicionales ó maravillosos, haciendo que resulte su lectura amena á la par que muy instructiva. Y quien sabe, si inspirándose en esas páginas que hace vd. germinar del pasado con el soplo resucitador de su patriotismo, no surge más tarde algún hijo del pueblo que ambicione imitar á los que ya viven sin cuerpo, después de haber desplegado gloriosamente nuestra bandera en todos los rumbos del compás.

Es indudable que "La Argentina" al mando de Bouchard, fué uno de los primeros corsarios que enseñó nuestros colores de guerra por zonas y mares remotos, y digo así, porque ya en 1814 la había precedido el bergantín "Primero", que bajo la dirección de Toll, hostilizó al enemigo común en el Océano Índico, alcanzando hasta Calcuta. Sin embargo, éste, como Chayter con la "Vigilancia", Jewett con la "Heroina", Taylor con el "Patriota", Jones, Armida y otros esforzados corsaristas de aquella grande época, no lograron retirarse de su crucero con tanta suerte ni con botín tan óptimo.

Empero, Hipólito Bouchard, gracias á la realización de esa campaña audaz, unida á su honrosa conducta en San Lorenzo, consiguió rehabilitar su nombre, un tanto deprimido desde el combate naval de San Nicolás de los Arroyos (1811), en el que montando el barco de más fuerza hizo una débil resistencia. Esto prueba, seguramente, la teoría del valor desparejo, como piensa también el ilustre general Mitre, con el que hemos departido alguna vez al respecto á propósito de Necochea y del mismo Bouchard, amén de otros ejemplos que podrían citarse recorriendo nuestra historia militar contemporánea.

Presta vd. un nuevo servicio al país, divulgando con su pluma de pintadas alas, glorias que se enterraron; mas siempre dignas de ser conocidas por los que las heredamos sin beneficio de inventario.

¡Qué tema tan simpático el que ha elegido vd. ahora!

Abrumado por atenciones apremiantes, no me socorre el tiempo para dar mayor extensión á estas líneas, que tal como van, deseo le sirvan de estímulo en sus tareas tan merecedoras de aplauso, pudiendo contar con mi buena voluntad y con la herramienta literaria que encuentre utilizable en el modesto arsenal que vd. ya conoce.

Muy suyo—

ANJEL JUSTINIANO CARRANZA

Estancia "San Felipe" de Miguens.

S. XII. 1893.

ADVERTENCIA

La traza de este romance es la misma de la famosa nave que paseó por el mundo nuestro nombre y la declaración de nuestra independencia. Se sigue la estela del glorioso derrotero, concordando en lo fundamental, con la Relación de viajes de 1819, del armador Echevarría; el manuscrito del mismo protagonista Hipólito Bouchard, alma de "La Argentina"; el del oficial Piris, testigo presencial de los sucesos; y el trabajo publicado en *La Nación* en 1875 por el general Mitre, amable guía que nos conduce fácilmente á las más árduas disquisiciones históricas.

He compulsado el conjunto y el detalle, buscando siempre la verdad para no desnaturalizarla en el relato; y en esta necesidad de acudir á lo fidedigno, me ha auxiliado con bondad amplia el Dr. D. Angel Justiniano Carranza.

Algún propósito elevado se ha de buscar en las páginas de un libro: éste que va al seno del pueblo, que es escrito para el pueblo, tiene por fin colaborar en el mantenimiento de sus dignas tradiciones. Que tal intención ampare las presentes páginas.

F. DE O. C.

Í N D I C E

PÁGINAS

Carta del Doctor Angel Justiniano Carranza.....	V
ADVERTENCIA	VII
I.—Un Rancho de pescadores.....	1
II.—Buchardo y su nave.....	4
III.—Guayaquil.....	11
IV.—Como surge un grumete.....	15
V.—Percances en el mar.....	19
VI.—Madagascar.....	24
VII.—Plena Oceanía.....	28
VIII.—Piratas malayos.....	31
IX.—Buques cañoneados.....	35
X.—Islas Sandwich.....	40
XI.—El Rey Kamehameha.....	42
XII.—La Chacabuco rescatada.....	45
XIII.—Un modelo de Corsarios	49
XIV.—Toma de Monterrey.....	54
XV.—Combate del Realejo.....	59
XVI.—El Buque Fantasma.....	63
XVII.—Prisión de Buchardo.....	65
XVIII.—Intervención diplomática.....	68
XIX.—Julián Manrique.....	71
XX.—Tumba ignorada.....	74
XXI.—Decreto estableciendo el Corso.....	76
XXII.—Foja de servicios y otros datos.....	79

EL CORSARIO "LA ARGENTINA"

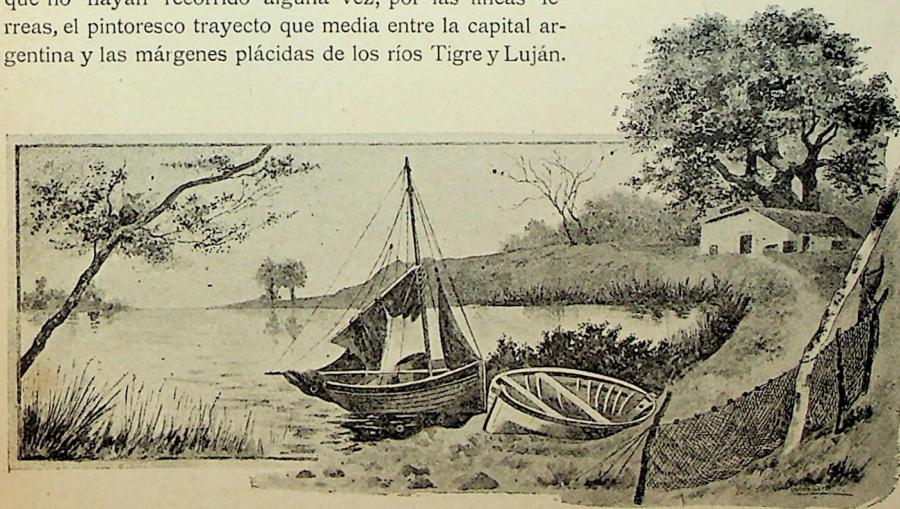
I

UN RANCHO DE PESCADORES

Brume, disparaïs de sur la mer,
A fin que les marins voient la terre;
Brume, va t'en aller,
Ou tu seras coupée par la moitié
Avec un sabre d'acier.

(*Canciones del mar*).

Entre las personas que habitan la populosa ciudad de Buenos Aires y que acostumbran dedicar algún día de la semana al descanso de la vida agitada, pocas habrá que no hayan recorrido alguna vez, por las líneas férreas, el pintoresco trayecto que media entre la capital argentina y las márgenes plácidas de los ríos Tigre y Luján.



Elegantes *chalets* alzan sus cúpulas alegres en medio de hermosos parques y jardines. El paseante, en los días de primavera ó de verano, ve descorrerse ante sus ojos, como al través de los cristales de un kaleidoscopio, todas esas maravillas del arte; edificios sun-

tuosos que imitan los antiguos castillos, casas suizas, góticas, ó de gusto inglés con sus aristas rectas, de aspecto serio y elegante á la vez, donde habitan por temporadas las familias pudientes.

Esas regias construcciones ponen de manifiesto la rústica sencillez de la vivienda del pobre; del pequeño rancho de paja y barro levantado en los lindes del terreno, ó en los sitios apartados, donde, como si tuviese conciencia de su menesterosa suerte en el torneo de tantos oropeles, parece pedirle en préstamo al gigantesco ombú ó al melancólico sauce, sus viejos compañeros, las espléndidas guirnaldas de follaje para ocultar su modestia á las indiferentes miradas del que pasa.

Completa el conocimiento de esos parajes una excursión por el Plata. Saliendo del puerto de Buenos Aires, la distancia es de seis ó siete leguas, y la majestad del gran río cantado por nuestros más distinguidos poetas, se puede contemplar al mismo tiempo que las altas barrancas sombreadas por una luxuriosa vegetación, en medio de la cual se tienden ampliamente las villas veraniegas, las chacras apartadas y las casas de campo, haciendo fondo al cuadro ese cielo variado en coloraciones, ya de un azul transparente y purísimo, ya poblado de nimbo rosa ó escarlata, cuyo solo estudio bastaría para dar celebridad á nuestros jóvenes pintores.

A la mitad del camino, entre los pueblos de San Isidro y San Fernando, las barrancas avanzan sobre el río, y los grandes canales se encuentran y se cruzan á una corta distancia.

Aquel paraje, conocido por Punta-Chica, ha sido siempre el preferido por los pescadores, que echan sus redes en el gran estuario cruzando en sus valientes barquichuelos las corrientes del Uruguay, del Paraná, y de los inmensos ríos sin nombre que entremezclan sus aguas para formar el anchuroso *Guazú*.⁽¹⁾

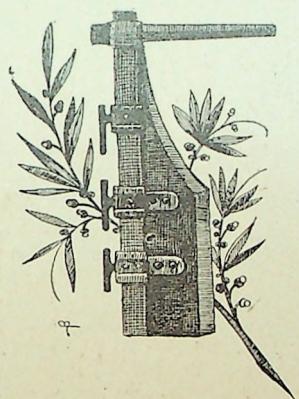
Hace no menos de veinte años, existían por allí algunos ranchos de espadañas, dispersos en la falda de la barranca como nidos de garza ó de gaviota á orillas de majestuoso lago. Hasta ese sitio solían llegar por la tarde unos cuantos muchachos en alegre cabalgata; nos llevaba el deseo de contemplar el anchuroso río y los barcos que surcan sus aguas, ó la amigable plática que se establecía con los barqueros que llegaban cargados de variada pesca, y que, entonando esos cantos sencillos que imitan las quejas del viento ó de las ondas, tendían al sol sus redes y sus velas, para emprender al día siguiente idénticas tareas.

Una era la ranchería de nuestra predilección. Hallábase al borde del camino por donde pasaban las carretas á cargar el pescado para llevarlo á los pueblos inmediatos; la guardaba un ombú, á cuya sombra solía pasar largas horas el viejo Julian Manrique, capitán retirado del ejército argentino, lobo marino agobiado por los años, que impedido de tripular las embarcaciones de pesca como en mejores épocas, departía con los paseantes á propósito de cualquier tema, ó con sus hijos y nietos, aleccionándolos en la forma que debía emplearse para armar los espineles á fin de apoderarse de dorados, *pacús*, ó pejerreyes, según las estaciones.

Viejas historias del mar en que Manrique había sido actor, eran otras veces el tema de su conversación; pero nunca estaba más dispuesto á contar sus trabajos, que cuando algún muchacho de nuestro grupo de paseantes se agregaba á la rueda de sus nietos, ó mostraba interés por sus relatos. Aprovechaba el abuelo esas oportunidades, que en una época se repitieron casi diariamente, para hacer cátedra de las cosas del mar y de los gloriosos hechos de armas á que había asistido siendo joven.

(1) *Grande*, en Guarani.

Una de aquellas tardes, interrogado por el juvenil auditorio á propósito de su historia de marino, el capitán Manrique comenzó la relación del viaje y aventuras marítimas que damos á continuación, ampliada por los conocimientos que hoy aporta la historia sobre episodios que pertenecen á nuestra emancipación política.



II

BUCHARDO Y SU NAVE

When wind weers against the sun
trust it not, for back it will run.

(*Adagio de marineros.*)

La religión de la patria está encarnada en el nombre y en los hechos de sus mártires y de sus héroes. Son éstos como los colores de la bandera nacional, que no deben cambiarse.

El francés Hipólito Bouchard será siempre, para el pueblo argentino, el Buchardo de las gloriosas acciones marítimas.

El héroe de nuestra historia era todo un personaje legendario é interesante.

Había nacido en Saint Tropez, cerca de Marsella, en 1735, bajo el ardiente sol del mediodía, y su figura elevada era simpática y atractiva.

Su cabellera negra y rizada, daba cierta expresión á su viril contorno, que sin querer llevaba al observador al recuerdo de una de esas hermosas cabezas de gladiador roinano, que reflejan un físico poderoso y acusan una notable superioridad en el terreno de la acción.

Su mirada serena revelaba habitualmente la bondad de un corazón sencillo y generoso; pero en el combate se transformaba, irradiando la luz y los penetrantes destellos del ojo del leopardo embravecido.



Hipólito Bouchard

Su tez morena y sus modales frances, ponían de manifiesto una firme voluntad y una energía capaz de llevar á su realización cualquier empresa, por penosa y difícil que fuera.

A estos ligeros rasgos, debemos agregar que Buchardo era un hombre sobrio y abnegado; pero las cualidades salientes de su personalidad y de su carácter han de ser deducidas, más bien de los hechos que se sucedan en esta narración, que de las frases que pudiéramos articular.

El año 1810, cuando bullía en el cerebro de todos los argentinos la idea de independencia, se pensó en los medios más eficaces que podían ponerse en juego para contrarrestar el poder opresor de la Metrópoli.

En la guerra interior, á la fuerza de los ejércitos, se podían oponer análogos elementos, y en muchos territorios la lucha se establecería con ventajas, porque los indígenas y americanos defenderían el suelo iniciando la guerra de recursos; pero en el mar, la situación cambiaba completamente.

Las naves españolas eran poderosas, y es bien sabido que no puede improvisarse fácilmente una escuadra. Faltaban también los hombres y los medios para poderlo hacer en una forma capaz de hostilizar seriamente al enemigo.

En esa angustiosa situación, la Junta Revolucionaria resolvió armar tres barquichuelos, confiando el mando en jefe á Don Juan Bautista Azopardo, y el del bergantín "25 de Mayo", que era uno de ellos, á Buchardo, quien se encontraba entre nosotros desde el año anterior y tenía conocimiento en la navegación de buques mercantes.

Esta escuadrilla argentina remontó el Plata y el Paraná, haciendo flamear por vez primera sobre las ondas la enseña nacional, que debía ser arriada bien pronto, pues era imposible sostener la lucha con las cuatro poderosas naves españolas, que obligaron á los patriotas en San Nicolás á sostener un desigual combate.

En aquella acción naval, en que tan gloriosamente se condujo Azopardo, no dejó Buchardo bien definida su reputación de bravo.

Verdad es que hay circunstancias que atenúan la falta atribuída, y no es menos cierto que este accidente sirvió de estímulo para buscar más tarde su rehabilitación.

La oportunidad no tardó en presentarse.

En 1812, el comandante José de San Martín organizaba en Buenos Aires, cuartel del Retiro, el regimiento de granaderos á caballo, que más tarde conquistó celebridad y fama en diversos hechos de armas.

Buchardo aprovechó aquella circunstancia para presentarse al jefe ofreciendo sus servicios á la causa de la libertad, quedando agregado al regimiento en calidad de ayudante.

No estaba lejos el memorable día de San Lorenzo, en que los bravos granaderos, sobre las altas barrancas del Paraná, cinco leguas hacia el Norte de la actual ciudad del Rosario, debían recibir el bautismo de fuego, que fué su primera página en la historia de sus brillantes hechos.

San Martín, el primer criollo de América, como con tanta propiedad se le ha llamado, cargaba al frente del primer pelotón de caballería, en medio de la rápida acometida que se efectuó sable en mano, cuando una bala enemiga mató su caballo, haciéndolo rodar por el terreno mientras se empeñaba una reñida lucha cuerpo á cuerpo.

El gran capitán de más tarde se encontró en aquella ocasión en duro trance. Había quedado debajo de su caballo, y pudo haber sido tomado por el enemigo, si en tan mal momento no hubiera corrido en su defensa el soldado Juan Bautista Cabral, que abnegada y valerosamente puso su pecho á las armas enemigas, sucumbiendo en defensa de

su jefe y probando cómo á un simple soldado, inspirado por el patriotismo y el cariño á sus superiores, puede deberse la vida del libertador de un continente.

A Cabral se le reconoce, por la tradición y por la historia, como el héroe de San Lorenzo; pero no fué sólo él quien alcanzó celebridad en tan memorable jornada, pues en el parte de la batalla ha quedado consignado, en los siguientes términos, que Buchardo fué quien tomó la primer enseña española. *"Pongo en manos de V. E. una bandera que la arrancó con la vida al abanderado el valiente oficial Don Hipólito Bouchard."*

En 1815, los emigrados chilenos que vinieron á Buenos Aires á consecuencia de la derrota de Rancagua, resolvieron armar en guerra un barco ⁽¹⁾ y volverse á su país dando la vuelta por el estrecho de Magallanes.



Hércules, *Halcón* y *Trinidad*, fondean en la Isla Mocha.

Buchardo, de acuerdo con el directorio de la revolución, y al mando de la corbeta "Halcón" y del barco de los chilenos ⁽²⁾, fué la persona designada para ir á incorporarse y ponerse á las órdenes del comodoro Brown, que desde hacia algún tiempo surcaba con la corbeta "Hércules" y el bergantín "Trinidad", las aguas del mar del Sur ⁽³⁾.

(1) Goleta *Constitución*: Capitán Oliverio Russell.

(2) "Entre los emigrados chilenos de cierta representación que se embarcaron en la escuadra, hallamos á los siguientes: presbítero Don Julián Uribe, vocal de la última junta gubernativa de Chile; capitán de artillería Don Nicolás García; capitán de caballería Don Ramón Freire, y capitán de infantería Don Pablo Vargas. Estos tres últimos poseían alguna experiencia en la navegación, por haber sido antes marino el primero, y los otros por haber hecho algunos viajes." — BARROS ARANA, *Historia de Chile*.

(3) Cuando el cabildo de Buenos Aires comunicaba al pueblo los medios de que disponía para oponerse al poder naval de España, decía: "El gobierno medita por su parte todas las medidas para

El "Halcón" tuvo que luchar con formidables borrascas frente á los archipiélagos fueguinos, y la nave, armada y tripulada por los chilenos, sucumbió en una de esas tempestades.

El patriota Uribe, armador de aquella, encontró también su sepulcro en medio de la inmensidad del Océano.

Por fin, después de mil contratiempos, el "Halcón", de que era condestable el capitán Ramón Freire, surcó libremente las aguas del Pacífico, alejándose de arrecifes y rompientes, y haciendo rumbo al Norte fué á juntarse con la corbeta "Hércules" (1) y el bergantín "Trinidad", en la isla Mocha (2).

Los dos expertos marinos bajaron á tierra en aquella árida costa, perenne refugio durante las tempestades, de gaviotas y avutardas que viven balanceándose sobre las ondas del mar y que había ofrecido puerto muchas veces á los piratas de todas las nacinalidades que desde el siglo XVI recorrián y asolaban las islas y puertos de los lejanos archipiélagos esparcidos por el más amplio de los mares.

Había que hacer aguada y tomar víveres frescos cazando algunos animales salvajes, y descansar, siquiera fuese por algunas horas, de ese eterno vaivén en que se vive sobre el mar, cuya constante instabilidad remeda la existencia humana.

Una vez en tierra, Brown recibió de manos de Buchardo las instrucciones que llevaba del Directorio de la revolución de las Provincias Unidas, y algunas proclamas impresas en que el Supremo Director invitaba al pueblo de Chile á sublevarse contra los opresores de América.

Mientras que los marineros se entregaban á la caza de jabalíes y de lobos, aquellos dos hombres, inspirados por idénticos propósitos de adquirir fortuna y nombradía dominando los mares y vinculando su nombre á gloriosos hechos de armas, se trazaron un plan de operaciones en que entraban, como puntos principales, el ataque del Callao, Guayaquil y los puertos más importantes del Pacífico, hostilizando en todas las formas el comercio marítimo de España en sus antiguas posesiones.

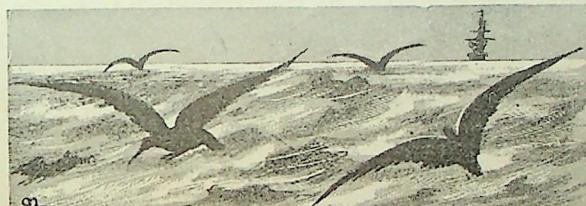
Brown, consecuente con este plan, se dirigió con el "Hércules", que en premio de sus servicios le había sido donado por el Directorio, á la isla de Juan Fernández, donde desde hacía algún tiempo estaban deportados algunos patriotas principales de los que en Chile agitaban las masas populares para que se produjera la revolución.

Buchardo, mientras tanto, sin creerse todavía rehabilitado del todo por su falta, no obstante la gloriosa acción de San Lorenzo, hizo rumbo hacia el Norte con el "Halcón",

"oponer una rigurosa resistencia á tan infiusta agresión. Entre ellas es la más importante el apresto de una escuadra respetable al mando del benemérito coronel Don Guillermo Brown. Existen en el puerto y son de la propiedad del estado los buques que han de formarla, aquellos que bajo la dirección de este ilustre jefe, humillaron las fuerzas navales de Montevideo, y dieron un día de gloria á la patria."

(1) Capitán Walter Davis Chity, cuñado de Brown.

(2) Situada á los 12 k. de la desembocadura del río Biobio, y dista 400 k. de Santiago de Chile.



dirigiéndose al Callao (1), en cuyo puerto debía encontrarse nuevamente con Brown, para establecer el bloqueo.

“A corta distancia de la Mocha, dice un oficio del Gobernador de Guayaquil, apresaron la goleta *Mercedes*, que venía de Chiloé; la echaron á pique, utilizando una parte de la carga y destinando los pocos marineros que la tripulaban para el servicio de los buques corsarios. Continuando su navegación hacia el Callao, se apoderaron de la fragata *Candelaria*, que se dirigía á Chile con un cargamento de frutos del país para el Perú. Apenas se hubieron estacionado en las Hormigas, apresaron, el 11 de Enero, un bergantín que salía del Callao; lo desarmaron y convirtieron en pontón ó depósito de prisioneros y de víveres, y al día siguiente, 12 de Enero, se apoderaron de la *Gobernadora*, hermosa fragata que venía ricamente cargada de Guayaquil con cacao, cera y otros artículos de valor, y que inmediatamente fué armada en guerra por los corsarios, como lo hicieron también éstos con un pequeño pailebot que sorprendieron saliendo del Callao con dirección á puertos intermedios. En cambio, por una rara fortuna, escaparon de caer en manos de los corsarios dos buques ricamente cargados que se dirigían al Callao, la *Moctezuma*, que iba de intermedios, y la *Carlota*, que iba de España.”

Aconteció en este caso lo que era muy natural. Buchardo llegó al Callao antes que el almirante, cuyos barcos tenían que recorrer un trayecto mayor para arribar al mismo punto, y el héroe de nuestra narración, audaz, impaciente y dispuesto á acometer á cualquier enemigo, aunque éste contase con elementos superiores, se presentó ante las formidables baterías y sin pérdida de tiempo trabó combate con una fragata española armada en guerra, que iba entrando al puerto ricamente cargada, y que traía á

(1) Puerto del Perú situado á 12° 4' 15" lat. S. Es uno de los más espaciosos y mejores del Pacífico; en el centro de la bahía tiene hasta 33 metros de profundidad. Ocurre en ella un fenómeno singular, cuya causa no está bien averiguada. Los buques surtos suelen percibir un olor nauseabundo que los ingleses llaman *Callao painter* ó *Barber*, y entonces se adhiere á la pintura blanca ó á la cal un espeso polvo de color chocolate; el lavado lo hace desaparecer, pero quita á la pintura su primitivo aspecto. Creen unos que este fenómeno tiene su origen en la atmósfera, que se satura con un gas parecido al hidrógeno sulfurado; lo atribuyen otros á una acción volcánica desarrollada en el suelo submarino, por más que no se perciban glóbulos de gas en la superficie del agua. Este puerto figura desde los primeros tiempos de la conquista. En 1546 lo visitaban en sus excursiones las naves mandadas por Hinojosa, partidario de Hernando Pizarro. Fué después puerto de descarga de las mercaderías que se cambiaban entre España, el Perú y Chile; por esto se consideró como valiosa presa por los corsarios del Pacífico durante la primera parte del siglo xvi y xvii. En 1578, el pirata Drake apresó en él varias naves mercantes, y en 1587, siendo Virrey del Perú el Conde del Villar, se guarneció el puerto para rechazar la temida invasión del corsario Cavendish. En 1624 fué atacado por el pirata holandés Herematiiblker, que mandaba 11 buques dotados con 240 cañones y 1600 hombres de desembarco, quien dícese que murió de pesar por haber tenido que rendirse después de cinco meses de bloqueo. Dos terremotos, uno en 1687, y otro en 1746, destruyeron casi completamente la población, habiéndola invalido el mar en el segundo, en que perecieron 6000 personas. A mediados del siglo xviii, la plaza estaba perfectamente fortificada con castillos, baluartes y 150 piezas de varios calibres. El 19 de Septiembre de 1821, el general español don José de la Mar, vióse obligado á capitular ante los insurrectos, que cambiaron el nombre á los castillos, llamándole al Real Felipe, castillo de la Independencia; al San Miguel, castillo del Sol; y al San Rafael, castillo de Santa Rosa. Poco después la traición de unos sargentos y la impericia del Gobierno independiente de Lima, dió la plaza á las tropas realistas. La capitulación de Ayacucho fué desconocida por el jefe que mandaba en el Callao. El Brigadier Rodil, que resistió trece meses á las tropas del general Colombiano Salom, capituló por fin el 23 de Enero de 1826, dejando entonces de flamear la bandera española sobre el último baluarte de las posesiones que tuvieron en América.—(Dicc. Encic. H.-A.)

su bordo á don Juan Manuel de Mendiburu, nombrado gobernador de Guayaquil, y á otros empleados de representación.



Apresamiento de la fragata "Consecuencia," más tarde "La Argentina."

La lucha á muerte y el asalto al abordaje fué llevado con tal brío, que después de ródar varios cadáveres y teñirse de sangre el puente de la fragata, que no había tenido casi tiempo de hacer uso de sus cañones, repartidos en dobles baterías, tuvo que rendirse ante el poder de la fuerza y la intrepidez del corsario.

Buchardo había conseguido una importante presa, enarbolando por primera vez en el tope de la fragata "Consecuencia" la bandera azul y blanca jurada por Belgrano, la que más tarde y en la misma nave habría de pasear victoriosa al rededor del mundo y por los más remotos mares.

La escuadrilla republicana, que constaba de tres buques de menor importancia, quedaba reforzada con una fragata de inmejorables condiciones para los combates navales y las luchas con el mar.

Cuando Brown se reunió á Buchardo, pensaron en llevar al Callao un ataque definitivo que diera por resultado el apoderarse de aquel interesante puerto; pero este plan no pudo realizarse, á pesar de haber intentado dos desembarcos y de mantener en jaque las baterías de tierra y la flotilla española, por espacio de ocho días.

Dice una relación realista escrita entonces: "El 22 de Enero amaneció el perverso " Brown fondeado cerca de la embocadura del río Rimac (un poco al norte del Callao), " con la mayor insolencia que es imaginable, como que sabía que en el puerto no había " ninguna lancha cañonera ni buque armado. Sus fuerzas eran compuestas de cuatro " buques y un pailebot. Tres de ellos se adelantaron hasta fondear en la misma bahía; " dispararon algunos cañonazos como por burla; se les contestó de los castillos; volvieron " á levar anclas, y anduvieron voltejando hasta la media noche, hora en que volvieron á " entrar á tirotear al puerto, y consiguieron hacer el daño de echar á pique uno de los " buques que permanecían fondeados, la fragata *Fuente Hermosa*. En la noche del 27, " tuvieron los corsarios el insolente arrojo de venir á la bahía en cuatro ó cinco botes, " habiendo hecho previamente muchas candeladas (fogatas) en el cabezo de la isla, para " llamar la atención y hacer creer que habían desembarcado las tripulaciones. Entraron " sus botes por sotavento de nuestros buques, y al "¡Quién vive!" contestaron "Ronda". " Un bote abordó á una de las seis lanchas cañoneras que ya estaban armadas, y se " trabó una sangrienta acción. Quiso la fortuna que hubiese en la lancha cincuenta extre- " meños de las tropas nuevas de España, y á bayoneta y bala defendieron éstos la lan- " cha, que de nō, se la sacan. Acudieron los botes de auxilio, y los asaltantes huyeron " después de haber recibido mucho daño, tanto de la bayoneta como de los innumerables " tiros que se les tiraron."

El "Hércules" y el "Trinidad" en estas acciones y hostilidades, tuvieron 25 hombres muertos y seis heridos, y el "Halcón", nueve; habiendo perdido los españoles la "Fuente Hermosa", baje grande que fué echado á pique por un cañonazo de á 24, á la entrada de la bahía.

III

G U A Y A Q U I L

Le diable était caché
dans le vent qui soufflait,

El predominio alcanzado por aquellos triunfos de la causa americana, hizo que surgieran rivalidades entre Buchardo y Brown, que aunque se ayudaban en la lucha contra el enemigo común, juzgábanse recíprocamente dignos de la horca.

Bajo esos auspicios, después de retirarse del Callao, pusieronse de acuerdo, no obstante, para llevar un ataque á Guayaquil.

El plan se efectuó el 8 de Febrero de 1816. Los barcos mayores quedaron cerca de la isla Puna; los prisioneros en la del Amortajado, dejándoles víveres para algunos días, penetrando Brown por la ría con la "Trinidad" y otra goleta haciendo fuego sobre las baterías de la ciudad, mientras que Buchardo, al frente de la tripulación del "Halcón" operaba un rápido desembarco sobre la batería de Punta Piedras, que guardaba la entrada con una artillería de doce piezas de á 24 y 28.

A propósito de este ataque, dice una relación realista: "Toda esta noche (del 9 de Febrero), salieron varias familias; pero á las ocho y media de la mañana, que fue "cuando el enemigo se puso á la vista, se experimentó el mayor desorden y la mayor "confusión, producidos por la sorpresa. Todas las mujeres y el mayor número de los "hombres fugaron, y los caudalos del Rey, del gobierno y particulares, todo andaba río "arriba."

Trabóse simultáneamente por la gente de Buchardo una reñida lucha á fusil y arma blanca sobre los muros del fuerte, la que dió por resultado el que los patriotas se apoderasen del baluarte, siendo el argentino Carlos Martínez, voluntario del primer tercio de patricios de Buenos Aires, quien primero subió á la fortaleza y se apoderó de la bandera que flameaba en lo alto.

Mientras ocurría esta lucha, Brown había conseguido internarse con el bergantín "Trinidad" hasta un sitio próximo á la aduana, llegando á colocarse muy cerca de otra batería que montaba cuatro piezas de á 24.

Pero la fuerza de la corriente en la bajante de las aguas, y cuando más recio se presentaba el combate, hizo varar su barco sobre un banco de la costa, impidiéndole navegar.

Los realistas habían sido ya obligados á abandonar sus baterías; pero en vista del accidente que ocurría á los de la embarcación, entraron nuevamente á ocupar sus posiciones, volviendo también el bergantín á restablecer sus fuegos con tal ardor y decisión, que el triunfo parecía estar de parte de ellos, si en aquel instante los marineros que tripulaban

laban la goleta y que debían bajar en un bote á clavar y desmontar los cañones del fuerte, no se hubieran desertado, huyendo á tierra en el momento en que pudieron prestar la más eficaz ayuda.

Animado el enemigo ante aquel nuevo percance, ocupó las posiciones ventajosas que le ofrecía el terreno, y pronto se llenó el bergantín de muertos y heridos.

Para salvar á los pocos que quedaban con vida, era indispensable rendirse y arriar la bandera que, hasta entonces había flameado victoriosa en los primeros encuentros.

Así se efectuó en realidad, y los de tierra pudieron llegar hasta el bergantín, pero matando y destrozando con tal saña á los rendidos, que parecían haber olvidado por completo las leyes de humanidad que en tales casos reconocen y respetan todas las naciones civilizadas.

En tan difícil situación, el comodoro se arrojó al agua acompañado de dos marineros, dispuestos á llegar á nado hasta la goleta si se lo permitían los caimanes que se señoreaban en las aguas; pero á poca distancia, uno de sus compañeros recibió una bala en el cráneo, que lo dejó exánime y abandonado á las corrientes, mientras que el otro luchaba por desasirse de un caimán y conseguía Brown llegar á la goleta.

Los de tierra, una vez en poder del bergantín, no tardaron en irse sobre la pequeña embarcación, que abordaron por estribor, estableciéndose una horrible escena de degüello y de matanza, de heridos y prisioneros, que según un historiador nacional, excede á toda descripción.

Fué entonces que el almirante Brown, ardiendo en justas iras al considerarse vencido y ver cómo se ensañaban los puñales de los vencedores en el pecho de sus marineros rendidos ó moribundos, tomando una mecha y una espada, se lanzó por sobre el puente hacia la santabarbara, dispuesto á hacer volar la nave si no se suspendía la matanza y se trataba á él y á los suyos con arreglo á las prácticas establecidas por todos los países, mediando enemigos que han sido ya rendidos.

La amenaza surtió el deseado efecto, y Brown vióse llevado á tierra por un grupo de oficiales, sin más vestido que la bandera patriota, que había sido arriada del barco y le servía para envolverse, conduciéndolo en traje tan ligero hasta la casa de guardia por entre la población, que miraba con asombro aquel prisionero indefenso que hacía media hora había hecho temblar á toda la ciudad con el estrépito de sus cañones.

La intrepidez y la calma mostrada por Brown en medio de aquellos reveses, le granjearon el respeto y la consideración de muchas personas, entre las que debe recordarse al Obispo y al Gobernador de la plaza, quienes después de la lucha, lo saludaron y cumplieron cortésmente.

Las naves mayores, fondeadas en la Puna, y la fortaleza de Punta Piedras, distaban lo bastante de la población para que no hubiesen podido darse cuenta en ellas, durante el primer momento, del desastre ocurrido al almirante en su arrojada empresa; pero cuando supieron el cautiverio de Brown y la pérdida del "Trinidad", resolvieron Buchardo internarse por el río con el "Halcón" y el "Hércules" destruyendo la ciudad á cañonazos si no les entregaban los vencidos.

Apercibido el gobernador de que una nueva avalancha de asaltantes más formidable que la primera, se iba aproximando, y teniendo presente que en la ciudad, muchas personas importantes y gentes del pueblo se habían dado cuenta de que aquellos corsarios peleaban por la libertad de América, simbolizando la idea de la emancipación esa bandera azul y blanca de una república nueva que tremolaba en sus bajeles, resolvió no dar lugar á que las naves se internaran y les envió parlamentarios para establecer tratados, los que se formularon y cumplieron después á satisfacción de ambas partes, estipulando sus prin-

cipales artículos, que las naves del corso debían volver á ocupar el fondeadero de la isla Puna, á condición de entregar al almirante, los prisioneros y una suma de dinero.

El gobernador, con este pacto celebrado á tiempo, impidió que en la población de Guayaquil se produjese un levantamiento favorable á la independencia.

Después de este hecho de armas, realizado con éxito por parte de Buchardo, aunque no fué bastante aprovechado, estalló abiertamente la división entre aquellos dos audaces hombres de mar, que no obstante sus rivalidades, habían de proyectar tanta gloria sobre los fastos de la historia patria. (1)

La escuadrilla argentina, después de abandonar el bloqueo de Guayaquil, hizo rumbo hacia el mar, yendo á detenerse en la isla de San Carlos, que es una de las que están situadas más al Sur en el vasto archipiélago de los Galápagos (2), donde Brown y Buchardo resolvieron, para evitar nuevas disidencias, dividirse por medio de la suerte las presas obtenidas en los combates del Callao y Guayaquil. (3)

La corbeta "Halcón" cúpole en suerte al almirante, mientras que la fragata "Consecuencia" pasaba á manos de Buchardo, quien la tripuló con casi todo el personal sacado de Buenos Aires, y que por lo tanto había servido á sus órdenes.

La partición del botín se hizo amigablemente, y después de embarcar provisiones frescas, la fragata dióse á la vela con rumbo al Cabo de Hornos, penetrando luego al

(1) Los detalles de esta acción pueden encontrarse extensamente descriptos en el folleto "Memorandum de las operaciones navales de la R. A.", escrito por el mismo Brown.

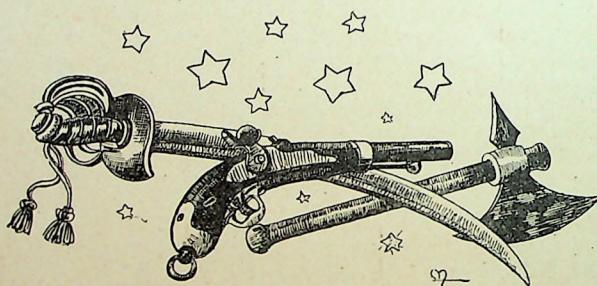
(2) El archipiélago de los Galápagos está situado en el océano Pacífico á los 9° 13' del meridiano de Quito, entre los 0° 44' lat. S. y los 1° 3' lat. N. Dista 500 millas de la provincia de Guayaquil y pertenece á la República del Ecuador desde 1832. Las islas que lo componen se encuentran espaciadas en una superficie marina de 67,500 km., aunque reunidos no formarían un territorio más que de 7,500 de tierra firme. Los marinos ingleses, que desde el siglo XVII visitaron el archipiélago, han dado á las islas que lo componen nombres ingleses; fué sin embargo descubierto un siglo antes por los españoles, que le dieron el nombre de Galápagos á causa de la enorme cantidad de colosales tortugas que se ven por sus costas. Son islas de origen volcánico, compuestas de lava, de escorias y muy poca tierra vegetal. Según Darwin, muchos de los inmensos cráteres de las islas mayores alcanzan á una altura de 1000 metros, pudiendo contarse unos 2000. La flora y la fauna de estos territorios no corresponde, sin embargo de su posición geográfica, á la de zonas tropicales, sino á la de países de la zona templada, lo que se debe á su constitución geológica y á atravesarla la corriente fría del Perú. La vegetación es pobre, las lluvias son reemplazadas por garías, el terreno cultivado no excede de 700 km., y se carece de todo mineral digno de explotación. Las grandes tortugas, que llegan á veces á un peso de 700 kilogramos, y algunas variedades de pájaros peculiares á las islas, forman toda la fauna de aquel grupo. Los balleneros, filibusteros y piratas fueron los únicos dueños de estas islas desde su descubrimiento; en 1794 las visitó Collnett, y Fitz Roy en 1836. El general Don José Villamil pretendió poblarlas en 1831, pero su empresa no tuvo feliz éxito, y hoy, como recuerdo de aquella tentativa, sólo se ven algunos ganados montaraces. Los pescadores de ballenas son en la actualidad los únicos que llegan á aquellas costas para cazar ó hacer aguada. Si se colonizaran serían provechosas al Ecuador y al comercio del Pacífico. El sabio Wolf, que las visitó hace pocos años, las describió prolijamente y precisó la utilidad que de estas tierras podía sacarse. La apertura del canal interoceánico de Panamá ha de darles importancia. Por acuerdo del Congreso Ecuatoriano de 1890, resolvió cambiarse el nombre al archipiélago, llamándole de Colón, y llamarle á las islas, San Cristóbal, Santa María, Isabela, Fernandina, Salvador, Santa Cruz, Santa Fe, Pinta, Pinzón, Marchena, La Rábida, Española y Gomóvesa.—(D. E. H.-A.)

(3) Las bases del contrato formulado entre el gobierno de Buenos Aires, los armadores y los capitanes y tripulantes, establecía que las presas que se tomasen al enemigo se venderían, dividiendo su producto en nueve partes: una para el estado, bajo cuya bandera se armaba la expedición, dos para el almirante Brown; y las seis restantes para los comandantes, oficiales, marineros y soldados, con arreglo á su rango.

Atlántico para venir á Buenos Aires, donde se le cambiaría el nombre de "Consecuencia" por el de "La Argentina", disponiéndola convenientemente para emprender el largo viaje al rededor del mundo.

El 9 de Setiembre de 1816 fué nombrado Buchardo sargento mayor de la marina argentina, en atención á los servicios prestados.

Los muchachos que formaban rueda al viejo Julián Manrique, oyeron con interés lo que puede llamarse primera parte de esta historia, porque trata de hechos navales poco conocidos, conviniendo en concurrir al día siguiente á la misma hora, para escuchar de boca de Don Julián, el viejo patriota, la segunda parte del relato del crucero, que por ser en la que él había figurado, sería indudablemente de mayor interés.



IV

CÓMO SURGE UN GRUMETE

Quand la pluie vient devant
Il y a du vent dedans.

Al siguiente día nadie faltó á la cita, por lo que satisfecho el meritorio viejo, reanudó así su interrumpido cuento.

Hace más de cincuenta años que este cuerpo avejentado por los achaques del tiempo y los trabajos de la vida, fué joven y animoso como el vuestro. Dichosa y feliz edad



Se celebraba el triunfo obtenido por el ejército de la patria

aquella en que el corazón, latiendo siempre á impulso de las más nobles tendencias, aún no ha sufrido desengaños, y en que todo se alumbría en torno nuestro con la luz color de rosa de la amada juventud!

Tenía yo 13 años, cuando mis padres, que vivían en la ciudad de Córdoba, me alisaron las alforjas y me enviaron por una tropa de carretas á Buenos Aires, donde debía aprender un oficio.

Tres meses invertimos para atravesar los bosques de algarrobos y las soledades de la Pampa, en donde los viajeros eran casi siempre asaltados por hordas de salvajes.

Una vez en la capital, después de varias tentativas para encontrar empleo, conseguí colocarme como aprendiz de sastre en una tienda que existía en la entonces calle de San Francisco, frente á la actual capilla de San Roque.

Pasaron algunos meses ejercitándome en este oficio, que no era indudablemente el de mi vocación, porque ¿cómo podía permanecer con gusto detrás del mostrador de una tienda, cuando por todas partes se escuchaba el clarín de la guerra, precursor de la libertad de la patria, que llamaba á sus hijos á combatir por la anhelada independencia?

Hijo del pueblo, festejaba con él los triunfos de las armas patriotas, y en los reveses de la guerra me acongojaba también su mala suerte.

Un día, echaban á vuelo las campanas de las iglesias en són de gran festejo. El pueblo en grupos, recorría las calles centrales y llenaba el arco de la recoba vieja ⁽¹⁾ y el cabildo, reuniéndose en las plazas y enfrente del Fuerte. ⁽²⁾ El rumor popular me sacó de mis monótonas tareas; salté el mostrador de la sastrería y me dirigi á la plaza, en busca de noticias. Se celebraba el triunfo obtenido por el ejército de la Patria en la batalla de Chacabuco. La victoria importaba la restauración de Chile.

Según oí entonces, O'Higgins, aunque contrariando en algo el plan del general San Martín, había sido uno de los héroes de la jornada en que tanto se distinguieron Zapiola, Soler y Necochea. El general en jefe, al dar cuenta de la memorable acción, compendiaba su parte de 22 de Febrero de 1817, en estos términos, que se me han grabado en la memoria:

EN VEINTICUATRO DÍAS HEMOS HECHO LA CAMPAÑA,
PASAMOS LAS CORDILLERAS MÁS ELEVADAS DEL GLOBO,
CONCLUIMOS CON LOS TIRANOS
Y DIMOS LA LIBERTAD Á CHILE

Los concurrentes á la Plaza Mayor hablaban de la salida de un barco que había armado en corso el Dr. Don Vicente Anastasio Echevarría, y que mandaría Buchardo, debiendo dirigirse á Filipinas para hostilizar en lo posible el comercio de la Metrópoli en las aguas del Mar Pacífico y de la India. ⁽³⁾ El tal barco, que se llamaría en adelante "La Argentina" y haría flamear por primera vez el pabellón nacional en los más remotos mares, no era otro que aquella "Consecuencia" apresada en el combate al frente del Callao.

La fragata había empleado algunos meses en ser armada y tripulada convenientemente para establecer el corso. Su porte era de 677 toneladas. Tenía 42 cañones de á 8 y 12,

(1) Edificio que existió entre las plazas 25 de Mayo y Victoria.

(2) Situado donde actualmente está la casa de Gobierno.

(3) El corso argentino se declaró por decreto de 18 de Noviembre de 1816, y fué abolido á mediados de 1821.

repartidos en batería, cubierta y descubierta, estando cuatro montados en bodega, aunque solamente dos podrían utilizarse en caso de desembarco. (1)

Aquella era la hermosa nave cuyas blancas velas veíamos flamear desde el puerto con orgullosa satisfacción.

Los grupos populares, después del alborozo y los vivas dados en la plaza, se habían dirigido por donde ahora está el muelle (2), donde algunos muchachos de los contratados para formar parte de la tripulación, me invitaron á acompañarlos siguiendo su suerte en la campaña que iba á iniciarse por mar.

Alentado por aquellos animosos compañeros, fuíme con ellos hasta el barco, y una

(1) Relacion de las Armas, Municiones, y demás pertrechos de Guerra, mandados entregar por el Gobierno en decreto de 16 de Abril último para habilitacion del Corsario la Fragata Argentina.

Y respecto á la disposicion de ordenanza, digo yo el abajo firmado, que siempre que concluido el corso la expresada fragata Argentina, no devolviere su armador y dueño Dr. Don Vicente Anastasio de Echevarría, de este vecindario, todos los útiles, armas y pertrechos de guerra contenidos en la antecedente relacion, y las municiones que le quedaren de la campana con suficiente justificacion de haberse consumido en acciones de guerra, ó su respectivo valor; á justa y prudente tasa-ción; lo verificaré yo sin pleito alguno, como su fiador que me constituyo, á la sola constancia de haber sido requerido, y no haberlo ejecutado, obligando á este efecto todos mis bienes habidos y haber. Buenos Ayres, Mayo 30 de 1817.

JUAN JOSÉ DE SARRATEA.

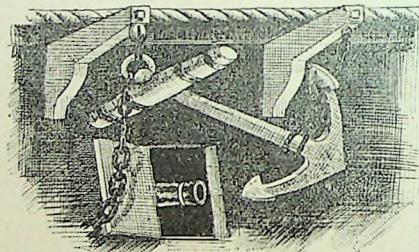
(2) Situado más ó menos en la prolongación de la calle de Cangallo, por el lado del Rio.

vez á bordo, creíme ya vencedor y héroe en cien combates. Tal es el poder creador y la fantasía que bulle en nuestra mente en aquella edad feliz!

Quédeme, sentando en el acto plaza de grumete.

El capitán, al verme tan alegre y decidido por la causa de la patria, no vaciló en anotar mi nombre en lista, palmeándome en el hombro con benévolas sonrisa.

El hombre anhela y ama la libertad antes de conocerla, como el pájaro joven que desde el nido ensaya y vigoriza sus alas para tender el vuelo por el espacio infinito.



V

PERCANCES EN EL MAR

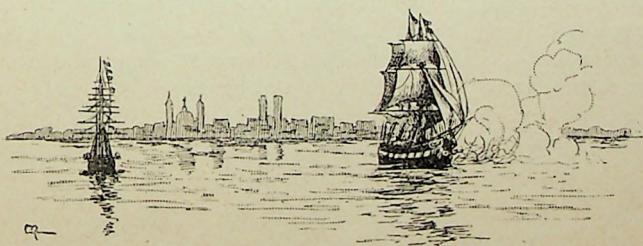
Montagna chiara e marina oscura,
Mettiti in viaggio e non ti far paura.

El contramaestre del barco, á quien se había confiado mi educación de marinero, me designó para gaviero del palo trinquete, por ser este puesto el que quedaba más á la vista, cuando desde el castillete dirigía la faena. Á otros muchachos que estaban más adelantados que yo en el conocimiento de la maniobra, los distribuyeron por los juanetes y sobres del palo mayor y el de mesana.

La noche antes de la partida, después del toque de silencio, cuando todavía la disciplina no había podido establecerse en forma, porque recién en el mar y en el ejercicio de sus funciones es cuando el jefe y la oficialidad pueden organizar de una manera perfecta el régimen interno del buque, tratándose de una tripulación que consistía en su mayor parte de bisoños, estalló á bordo un movimiento sedicioso en esta forma:

Celestino Flecha, un tape correntino que ejercía cierta influencia entre la marinería criolla, por ser práctico y marinero viejo, sobornó al despensero haciéndole proveer de vino y caña fuera de ración y esto dió lugar á que hubiese altercados entre los hombres de diferentes nacionalidades y empezase una lucha á navaja y cuchillo, que en un momento asumió proporciones de combate, y que fué sofocada gracias á la infantería, dirigida en aquél momento por el teniente Somers, animoso marino inglés que había reclutado en tierra parte de la tripulación y era designado para capitán de bandera.

La lucha fué sangrienta en la batería del entrepuente, resultando dos muertos, que fueron arrojados al agua y cuatro heridos, que se trasbordaron á la fragata "Andrómaca", de la marina inglesa, fondeada á corta distancia.



Tiróse el cañonazo de leva.

Al siguiente día, en la madrugada del 27 de Junio de 1817, levantamos el ancla, tiróse el cañonazo de leva, se izó al pico del palo mesana el pabellón nacional, y al grito de "Viva la Patria," que fué respondido por la tripulación, distribuída en las vergas, se

largó todo el paño, haciendo rumbo á la Ensenada de Barragán, donde debíamos permanecer hasta el 9 de Julio, fecha en que seguimos viaje para la isla de Madagascar, en cuyos mares seguramente encontraríamos naves españolas. (1)

Ibamos á notificar al mundo, por los mares más remotos, que una nueva nación libre, feliz y grande, había surgido en los anales políticos del orbe.

Los cargos á bordo estaban distribuidos así:

Comandante: Hipólito Bouchard, que contaría entonces 32 años.

Segundo: Nataniel Somers, de quien ya hemos hablado.

Jefe de la infantería: capitán, José María Piris, oriental.

Primer teniente: Guillermo Shipsi, bravo y experimentado oficial, que había servido en la marina inglesa.

Formaban á más el Estado Mayor, con diferentes cargos, los siguientes oficiales: Daniel Oliver, Pedro Cornet, Juan Van Burgen, Luis Greysac, Juan Harris, Miguel Borges, Carlos Douglas y Jorge Miller.

El aspirante Tomás Espora, argentino, que en los combates navales sucesivos alcanzó notoriedad; los dos hermanos Merlo, cuñados de Buchardo (2), y un total de 250 hombres de tropa, en su mayor parte argentinos, siendo sólo 125 los de infantería de desembarque, completaban la tripulación de la fragata.

A los veinte días de navegar, con rumbo general al E.S.E., buscando la vía de viento por el Sur del Cabo de Buena Esperanza, en medio de la quietud inmensa que reina en la noche y bajo el cielo estrellado y espléndido de nuestro hemisferio, nos ocurrió uno de esos contratiempos que llenan de pánico al marino en medio de los anchurosos mares.

No era, por cierto, el peligro de una borrasca próxima, ni el choque con un témpano de esos que se desprenden de los mares glaciales y flotan como islotes en las corrientes polares, lo que nos producía tan inesperada alarma.

El buque se incendiaba.

Sobre la cubierta, en el entrepuente y fogonadura del palo mayor, habíase producido el fuego. Las llamas rojizas, que en un momento asumieron proporciones gigantescas, iluminaban el espacio en torno nuestro, presentando un espectáculo que, á no habernos hecho pensar en la inminencia del peligro, hubiéramos podido contemplar con placer y arroamiento.

Toda la tripulación acudió presurosa á sofocar el fuego, que se reflejaba en la móvil superficie de las ondas con fantásticas coloraciones y después de grandes esfuerzos consiguió dominarse, no sin que el barco hubiese sufrido algunos desperfectos.

Aunque la vida habitual del marino se compone de las luchas con el mar y los elementos desencadenados á cada paso en su camino, privándole unas veces avanzar su viaje, ó soplando vientos contrarios que le obligan á cambiar de derrotero, teniendo que arribar á puertos inesperados, bueno es que cuente que antes de llegar á Madagascar y en costa de Africa, tuvimos que capear, soportando con resignación unos cuantos temporales.

(1) El preámbulo del decreto de 18 de Noviembre de 1816, dice: "He resuelto dar la extensión conveniente á las hostilidades en el mar, y hacer más expectables los perjuicios que el Rey Fernando VII, en decreto de 8 de Febrero del año corriente, confiesa haber sido inferidos contra sus vasallos por esta clase de guerras (el corso) sosteniéndola vigorosamente mientras que España no reconozca la independencia proclamada por el Congreso Soberano del Estado".

(2) (1812) El doctor don José Gabriel Peña, capellán del regimiento de granaderos á caballo, autorizó el matrimonio del capitán de dicho regimiento, don Hipólito Bouchard, con doña Norberta Merle; testigos: Gral. Alvear y su esposa doña María del Carmen Quintanilla. Casa de don José Vicente Arraga, San Nicolás.

Uno fué el que nos tuvo en más peligro, y será por eso el que narre.

Habíase producido la calma del viento en medio de la noche. La fragata, por esa causa, navegaba á todo tapo, pero muy lentamente. Los marineros, en diversos grupos, cerca de los puntos de maniobra y mientras que esperaban las órdenes del oficial de guardia, se contaban recíprocamente antiguas historias ó se decían adivinanzas tales como esta:

Pedro entre el sol y la luna, podrías decirme cuál es el astro más útil al hombre?

Me parece que el sol, respondió el interrogado, porque alumbría durante el día.

Pues precisamente en eso me fundo para creer que es la luna, agregó el primero; pues el sol alumbría durante el día, mientras que la luna lo hace de noche, y si no fuera por ella tendríamos que andar á oscuras.

Iba Manrique á seguir su relato, cuando los muchachos le pidieron que contase antes alguna otra

LEYENDA DEL MAR

"Una vez, antiguamente, dijo el complaciente viejo, la mar estrelló contra las rocas un gran navío, y todos los marineros que lo tripulaban perecieron ahogados. La luna entonces, indignada contra el mar, le reprochó el haber hecho perecer tanta gente, y se lo tragó

"Falto de agua el mar, se suspendió el comercio, y los navíos no pudieron navegar.

"Un capitán encontró un día á la luna, y le dijo:

"Desde que tú tienes el mar en el vientre, todo el mundo muere de hambre, porque los navíos están en seco. Es necesario que tengas piedad de los marinos, y que coloques de nuevo al mar en su sitio; todos quedaremos entonces agradecidos á tu bondad.

"La luna dijo al océano:

"Si tú me prometes una cosa, te haré salir de mi vientre, y te volveré á los sitios de donde te he tomado.

"Qué cosa?

"Que estés siempre á mi disposición y obedezcas mis mandatos.

"Acepto.

"La luna le sacó de entre su vientre y le puso en el lugar donde antes se encontraba.

"Pero un tiempo después, el mar disputó con la luna, y ésta, para castigarle, quiso tragarlo de nuevo.

"El mar, que hasta entonces había sido de agua dulce, se había vuelto salado, y la luna, después de tomar mucha agua, encontrándola tan desagradable, tuvo que arrojarla de su vientre, desistiendo de sus propósitos.

"Desde entonces la luna no ha vuelto á intentar lo mismo, pero el océano ha quedado siempre á sus órdenes, obligado á ir y venir á voluntad del astro de la noche, que lo castiga forzándolo á sacudirse y golpearse siempre, en castigo de haber entrado á las comarcas saladas, en donde sus aguas, después de ser tan dulces, se han convertido en amargas" (1).

Debajo del sobrado alto, algunos marineros, con voz triste y quejumbrosa, como el arrullo de las olas, entonaban canciones de su país ó mascaban el tradicional

(1) Datos de M. F. de Saint Cast.

tabaco negro, compañero inseparable del marino, que aminora las penas y los tristes recuerdos, cuando piensa que tal vez será su suerte no volver jamás á estampar la pisada en las playas queridas donde dejó su hogar y familia, ó en las que acaso lo espera, llorando una larga ausencia, la amada de su corazón.

En todo eso pasábamos el tiempo, cuando el oficial dió de pronto la señal de cargar las velas altas y aferrarlas, mandando después recalcar vergas y masteleros de juanete, y nosotros, desorganizando los grupos en que nos habíamos dividido, nos distribuimos silenciosamente por sobre la cubierta, yendo á los puestos de maniobra á ejecutar las órdenes comunicadas por el pito del contramaestre.

El viento es el rey del mar, y hay que estar siempre listo para atender á sus caprichos.

Unos subían á las jarcias por barlovento, yendo á montarse en las vergas correspondientes, y otros corrían á trincar bien los botes, ó iban como autómatas, en medio de las sombras, y sin pronunciar palabra, á recibir los masteleros que descendían de lo alto



Un golpe de mar se había llevado los enjaretados de proa

Sólo se oía en medio de la maniobra el golpeteo uniforme de los cabos y amantillos que pegaban en los palos, anuncio cierto de la proximidad de la borasca.

El horizonte, del lado del Sur, estaba oscuro. Las estrellas comenzaron á ocultarse entre las brumas del cielo, y poco después la luna veló también su faz, perdiéndose entre gruesas nubes. El viento soplaban cada vez con más violencia, apagando las luces de cubierta, y las crestas de las olas crecían por momentos, mientras aumentaba el rolar y el cabecear de nuestra nave, hundiéndose á veces el bauprés bajo las móviles montañas de agua que chocaban ó corrían por sobre la cubierta, yendo á salir por los trancaniles de popa.

La noche se hizo aún más oscura; en medio de los roncos bramidos del mar, se oían las notas agudas y los quejidos del maderamen del barco, que parecía iba á partirse, rin-

diéndose por fin ante aquella gigantesca lucha; los marineros menos prácticos, tropezaban en sus idas y venidas con los cáncamos y las bitas, cayéndose y rodando con el agua, por sobre la cubierta.

Lo riguroso de la tempestad duró toda la noche, hasta que poco á poco fué aclarando el día. Un golpe de mar se había llevado los enjaretados de proa, que estaban sobre el castillo y la red del bauprés.

Pero la pérdida que lamentó más el contramaestre, fué la de un bote de babor en que él se había salvado personalmente antes de zarpar del puerto, en una excursión de pesquería.

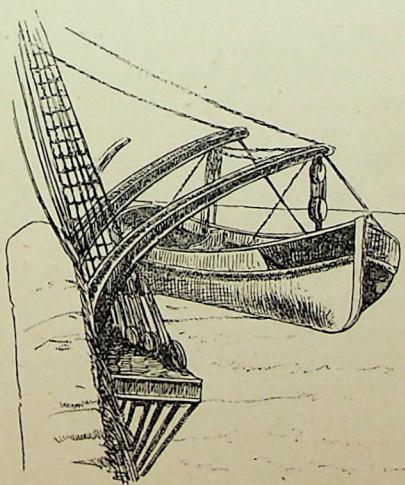
El bote, mal amarrado por el pescante de proa, había roto la cadena, hamacándose y rompiéndose por los golpes de mar contra el costado de la nave.

Se observa siempre, que las tempestades que vienen de pronto, aunque muy violentas, son de corta duración, mientras que los temporales se inician con más tiempo durando varios días.

La borrasca de aquella noche terminó á la madrugada, produciéndose luego esa calma que deja á los bajeles en medio de una completa quietud y en un estado que mucho se parece al de sopor ó descanso en que caería el cuerpo fatigado de un luchador, después de mil esfuerzos.

El Cabo de Buena Esperanza es famoso por sus tempestades y por los nubarones ó nimbos singulares que las producen. Frecuentemente se anuncia la borrasca por una pequeña mancha redonda y negra en el lejano horizonte ó en el fondo del cielo, lo que hace que los marinos la llamen *tempestad del ojo de buey*.

Había empezado nuestro viaje en medio de una sublevación, un incendio y varias tempestades, así es que muchos espíritus timoratos, después de aquellos percances, nada de bueno auguraban para el futuro de nuestra cruzada por mares ignorados, la que no obstante, como veremos en la prosecución de este relato, será una de las más gloriosas que se recuerden en los anales de nuestras campañas marítimas.



M A D A G A S C A R

Brumen vor e kreiz ann deiz:
Ann heol a baro iveau feteiz.

Un día, el segundo de á abordo ordenó al contramaestre que le designara dos muchachos entendidos para el servicio de mozos de cámara, y yo fuí uno de ellos, dejando mi puesto de gaviero en el trinquete, confiado á otro camarada, para pasar á desempeñar funciones que me eran mucho más agradables, por cuanto al servicio de la oficialidad escuchaba sus conversaciones y me ponía al corriente de cuanto proyectaba nuestro jefe ú ocurría durante el viaje.

A los dos meses menos cinco días de nuestra partida, es decir, el 4 de Setiembre, después de navegar por el océano Índico, dábamos fondo en el puerto de Tamataba, cerca de la población de pescadores y negros que se extiende en la orilla de la bahía, al S. E. de la isla de Madagascar.

Los oficiales conversaban con el comandante, á propósito de aquella isla y del lugar en que nos encontrábamos, así es que pude informarme bien de muchos pormenores.

A la hora del almuerzo, en la mesa de oficiales y con motivo de la arribada á aquel puerto, Buchardo habló sobre la historia y población de la isla, lo que tal vez no interesará á ustedes.

Los jóvenes oyentes de Manrique respondieron que, muy al contrario, les sería agradable tener noticias, aunque fuesen generales, á propósito de la gran isla africana, y pidieron que les contase detalladamente todo lo que recordara.

El anciano continuó:

“En el siglo xii, según las antiguas noticias, colonizaron los árabes esas vastas tierras separadas del África Oriental por el canal de Mozambique, estableciéndose en dicha época varias colonias, que encontró en 1500 Pedro Alvarez Cabral, quien visitó en Quiloa al Sultán que reinaba en esa isla y las Comoras, que forman un pequeño grupo más al Norte.

Más tarde otros marinos las visitaron también buscando especerías finas, pero sólo encontraron jengibre, negros feroces y algunos árabes dispersos.

Aunque los portugueses han pretendido colonizarla en varias ocasiones, sus tentativas han sido infructuosas, no habiendo ocurrido lo mismo á los franceses, que han llegado á establecerse en sus costas, produciendo algunos libros de interés á propósito de tan ignoradas tierras.

En 1729, se publicó en Londres la relación de aventuras, en Madagascar, del naufrago inglés Roberto Drury, embarcado en un buque que volvía de Indias y que naufragó en la costa meridional de la isla. Salvados del naufragio Drury y sus compañeros de

infortunio, se presentaron al Rey de aquel lugar, quien les conservó la vida, manifestándoles que debían ayudarle á combatir contra sus enemigos. Después de algún tiempo, en un combate con los madecases, muchos de los naufragos fueron asesinados; pero á Drury y tres jóvenes se les llevó al interior del país, donde aquél pasó quince años apacentando los ganados y labrando las tierras, en calidad de esclavo. A veces lo empleaban en expediciones guerreras, y en una de esas ocasiones casó con una joven negra, á quien confió más tarde su proyecto de buscar medios de escaparse; su mujer, no obstante el amor africano que se profesaban, y dominada por un temor supersticioso, se negó á compartir con Drury la suerte de una evasión, habiendo huido éste solo y llegado á las playas del mar después de una larga y penosa travesía á pie por entre bosques y montañas.

Drury, una vez en la costa, fué nuevamente hecho esclavo, aunque en una cautividad menos dura, hasta que lo rescató un capitán inglés, á quien costó reconocer en él un europeo, pues á más de estar curtido por el sol, había olvidado casi totalmente su idioma. (1)

El interior, poco conocido aún hoy, tiene montañas, lagos y cascadas que corren hasta el mar en ríos bulliciosos por entre una hermosa vegetación arbórea. En sus costas se han encontrado pedazos de cristal de roca de grandes dimensiones, piedras preciosas y metales, correspondiendo su flora á la de los climas equinocciales.

En el reino animal, la *farossa* semeja á nuestro *aguará* del Chaco, y el antamba al *jaguar*. Abundan las cabras, los jabalíes, los carneros de gruesa cola y los zebús. Hay variadas especies de volátiles, como asimismo peces de mar y de agua dulce; sus lagos y sus costas bajas están poblados de gigantescos cocodrilos é insectos de todas clases; sus habitantes, en número de tres á cuatro millones, pertenecen á una raza primitiva semejante á la cafre, pero modificada por el cruzamiento con los árabes: son bien formados, de elevada estatura y de carácter bondadoso, conceptuándose de hospitalarios los que habitan la costa del E., que se ejercitan en la fabricación de tejidos de algodón y de seda, conociendo la manipulación del hierro, con que trabajan sus armas, así como también la plata, de que se sirven para hacer adornos.

Algunas tribus costaneras se entregan á la industria de la sal, que sacan del agua del mar por medio del fuego, como asimismo á la pesca de la ballena, que abunda en aquellos mares.

Tamataba es la capital del territorio de los betanímenes, el más populoso y fértil de todos los de la isla; su puerto era concurrido entonces por los comerciantes de Mauricio y de Borbón; tiene una rada espaciosa y un fondeadero seguro.

A nuestro arribo estaban anclados allí algunos bajeles; una parte de la oficialidad bajó á tierra, y, para honra de nuestra bandera, la autoridad inglesa, residente en el lugar, solicitó de nuestro comandante que le ayudase á impedir el embarque de negros, que con el objeto de traficar en esclavos, pretendían hacer cuatro barcos negreros que estaban fondeados en el puerto.

Nuestro bravo Buchardo, consecuente con las declaraciones de la Asamblea Argentina jurada en Tucumán el año anterior, se comprometió á que no se consumase semejante iniquidad, manteniéndose en el puerto por espacio de ocho días, é impidiendo su comercio á aquellos traficantes de carne humana, hasta que fué relevado en la tarea por la corbeta "Conway" de S. M. B. (2)

Estando en el puerto, tuvimos noticia de que por las costas de Bengala habíanse visto naves españolas de las que hacían el comercio á Filipinas y que hasta entonces domina-

(1) La isla tiene 25000 leguas cuadradas de superficie.

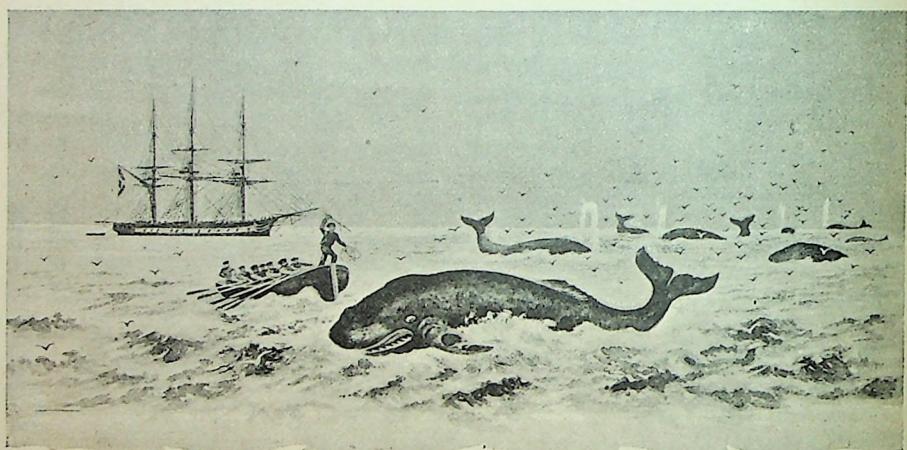
(2) Manuscrito de Bouchard.

ron aquellas aguas. En consecuencia, se dispuso zarpar con dirección al mar de Java, pasando por el estrecho de la Sonda; nuestro rumbo general era el N.E., y debíamos atravesar el Océano Índico. En dichos mares no se encontraban velas españolas; habían sido tenazmente hostilizadas por otros corsarios americanos.

Se producen allí á veces desesperantes calmas que dejan á los navíos; durante muchos días, en una completa estabilidad, aunque en medio del mar, pareciendo el barco suspendido en el espacio; porque el cielo se refleja con todas sus coloraciones en el gigantesco espejo sin ondas ni murmullos, que se funde con el éter en las reverberaciones lejanas.

El caluroso clima de esas ardientes latitudes es el peor enemigo del hombre.

En uno de aquellos días de calma que, por lo regular, si estábamos cerca de alguna costa, empleábamos en pescar, nos ocurrió un percance desgraciado, debido en parte á mi imprevisión de muchacho, y á la poca práctica que tenían los compañeros en la pesca que se trató de llevar á cabo.



El marinero inglés clavó con fuerza su aparato.

Hacia el mediodía, vimos levantarse sobre la quieta superficie del mar una columna de agua producida por los soplidos de alguna ballena, y los grandes cetáceos no tardaron en mostrarse bogando tranquilamente sobre las aguas.

Celestino Flecha, el marinero que ya conocemos, por haber sido uno de los principales promotores de la sublevación, la noche antes de nuestra salida del puerto de Buenos Aires, pidió permiso al contramaestre para arriar un bote, tripularlo con algunos compañeros é ir á clavar el arpón á la ballena.

El contramaestre habló al oficial de guardia y éste al comandante, consiguiéndose por fin el permiso solicitado.

Ocho hombres íbamos en el bote. Se buscó una larga cuerda, á cuya extremidad amarramos el arpón, que clavaría un marinero inglés que decía ser práctico en esa operación por haber navegado muchos años en buques balleneros.

Una vez arriada la pequeña embarcación, remamos con vigor hacia el sitio indicado, tratando de no hacer ruido, y cuando nos pusimos al costado del gran mamífero, el marinero inglés, que iba en la proa, clavó con fuerza su aparato en el cuerpo del animal, que casi simultáneamente, y pegando un gran coletazo, se hundió en el abismo arrastrando tras de sí rápidamente la interminable cuerda.

En ese momento, las vueltas de la soga, al desarrollarse, me envolvieron el cuerpo, y con fuerza irresistible fuí arrastrado al mar antes de que hubiera tenido tiempo de asirme á la borda.

El bote corría por sobre el agua, y un momento bastó para que me perdiera debajo de su quilla.

Flecha, que manejaba el timón, acompañado de otro marinero, trató de desenredar el cabo, pero la violencia y la fuerza con que tiraba la ballena hicieron que el pequeño bote zozobrara, cayendo también al mar los otros compañeros.

Todos éramos nadadores, y no tardamos en aparecer sobre la superficie; pero el bote, lleno de agua, era arrastrado á gran distancia por el cetáceo, que huía velozmente.

Quedaban flotando en el lugar de la catástrofe los remos de la embarcación, y fuimos á reunirnos á ese sitio, esperando que de la fragata mandasen otro bote en nuestro auxilio.

Así sucedió en efecto; pero cuando el contramaestre llegó, sólo había allí siete hombres.

Nos embarcamos nuevamente.

Celestino Flecha había desaparecido.

Miramos en todas direcciones, y, sobre la quietud del mar, apenas se veía un bulto lejano. Remamos hacia él, y cuál no sería nuestra sorpresa cuando, al aproximarnos, descubrimos fragmentos de las ropas de nuestro infeliz compañero, que flotaban sobre las aguas. Varios tiburones que indudablemente habían hecho presa de su cuerpo, se revolvían en ligeras curvas entre dos aguas, como dando muestras de haber satisfecho su voracidad.

Alguien indicó la idea de recoger aquellos despojos; pero el contramaestre hizo notar que era un trabajo inútil.

Terminó así aquella excursión de pesca, que no dejó en nuestro ánimo deseos de que se repitiese otra análoga en los días de calma subsiguientes.

Llegada á esta altura la narración del viejo marino, hizo un breve descanso y tomó nueva postura, comenzando después de prender su pipa, con un exordio en la forma que sigue.

VII

EN PLENA OCEANÍA

Ar Geler war ar mor
Ann Ankou o c'houleann digor

Ahora que vamos á navegar mentalmente por apartados mares, convendrá que explique antes, que la quinta parte del mundo llamado marítimo ó novísimo, está dividida en innumerables archipiélagos é islas esparcidas por el inmenso mar Pacífico, las que son conocidas geográficamente con estas cuatro designaciones principales: *Malesia*; que comprende las islas de Sumatra, Java, Borneo, Célebes, Molucas y Filipinas; *Melanésia*, que abarca la Australia, Tasmania, Nueva-Guinea é islas próximas; *Polinesia*, las islas de Navegantes, Amigos, Sociedad, Marquesas, Sandwich, Nueva-Zelandia; y *Micronesia*, islas de Magallanes (llámase así un archipiélago situado al S. del Japón y al N. de las islas Marianas, por haber sido asesinado allí el ilustre navegante que descubrió el pasaje entre los dos mares por el S. de la Patagonia), las Carolinas, Palaos, Marianas, Marshall, etc.

Los rigores del clima abrasador que tuvimos que soportar en nuestra travesía, así como la permanencia continuada á bordo, por espacio de cuatro meses, fueron causa de que se declarara el escorbuto en la tripulación. Esa terrible enfermedad se anuncia por un decaimiento general, debilidad notable de la energía muscular, y hemorragias.

Aunque el escorbuto se llama también *peste de mar*, suele igualmente atacar á los ejércitos en campaña, las poblaciones pobres y las ciudades sitiadas. Su nombre proviene de la palabra holandesa *Schcurbuik*, y según creencia general, las causas que la originan son principalmente la falta de higiene de las viviendas, la aglomeración de personas, y una alimentación deficiente y mala, lo que ocurre en los barcos de vela y en las largas navegaciones, donde comunmente hay que alimentarse con carne ó pesca salada.

La humedad es, según los médicos, una de las principales causas predisponentes de esta enfermedad, que empezó á atacar en nuestro barco con tal furia, que hubo día de tener cien enfermos en las cuchetas, y como algunos morían, nos veíamos obligados á arrojar sus cadáveres al mar, ceremonia tan triste y tocante, que uno queda por mucho tiempo afectado, pensando en la suerte infortunada del pobre compañero cuyos despojos han sido entregados á la voracidad de los peces.

Para evitar esto, suele meterse el cadáver dentro de un saco, ó amarrársele á una tabla, asegurándole un lingote de hierro ó una piedra á los piés; así, una vez en el líquido elemento, se sumerje á mayor profundidad.

Los marineros conducen los fúnebres restos hasta la borda, y una vez allí, á la voz del contramaestre, se les dá la sepultura que mejor cuadra al marino, pues aunque todo es igual después de la muerte, puede muy bien preferirse, á la dura tierra, la envoltura de esmeralda del fondo de los mares, donde se encuentra el reposo entre tumbas de corales.

El mal arreciaba y podíamos encontrarnos en un momento dado frente al enemigo y sin hombres que manejassen los cañones. El comandante resolvió entonces arribar á la cabeza de Java, ó sea la isla de los cuarenta y cinco volcanes, para sacar los enfermos de á bordo y asistirlos en tierra, modificando el sistema de vida y alimentación, único recurso que dá algún resultado en estos casos.

El día 7 de Noviembre, después de fondear, se procedió inmediatamente al desembarque de los enfermos, estableciéndose, con las carpas y velas de nuestro barco, un campamento, ó más bien un hospital.

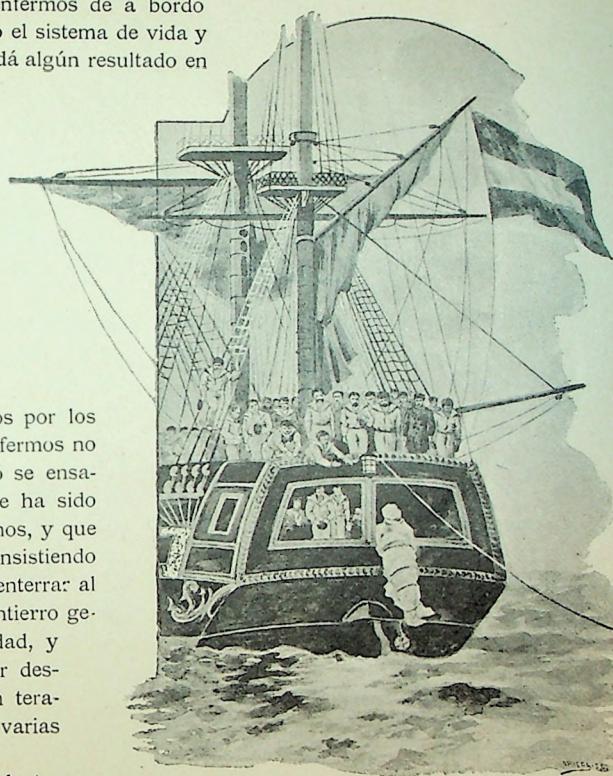
Ocho días pasamos en aquella angustiosa situación, sin que pudiésemos conseguir grandes recursos, proporcionados por los habitantes de la isla; nuestros enfermos no mejoraban, y el médico aconsejó se ensayase un sistema de curación que ha sido empleado á veces por los marinos, y que suele dar buenos resultados, consistiendo en abrir un hoyo en el suelo y enterrar al enfermo hasta el pescuezo. El entierro general se efectuó en la proximidad, y como algunos se sintiesen mejor después de tan singular operación terapéutica, hubo que repetirla varias veces.

(Según las palabras del redactor del diario de la navegación, *los pasados del mal murieron á la hora de estar enterrados, y los demás mejoraron.*)

Nuestra demora en Java fué originada únicamente por la necesidad que había de atender á los enfermos, así es que después de sufrir más de cuarenta bajas, y con muchos tripulantes en estado de convalecencia, la fragata dióse de nuevo á la vela por aquel vasto archipiélago, en busca de las anheladas naves españolas.

Pero antes de partir de la isla, y á fin de no precipitar la narración, debo recordar que, durante la noche, alumbraba la cubierta de nuestra nave y la extensión de la bahía, la luz rojiza de un volcán en erupción que levantaba su cráter en las serranías de la isla.

Java es posesión holandesa, y está situada al sur de la isla de Borneo; el interior, atravesado por una cordillera volcánica, es muy quebrado y boscoso; al sur de Batavia se halla el volcán *Salak*, de 2000 metros de altura, y hacia el E. se encuentra el *Guedé*, de más de 3000, estando toda la isla formada por cráteres ó grietas, que comunmente arrojan cenizas, piedras, vapores y fuego.



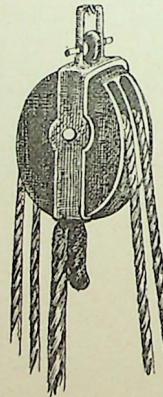
Nos veíamos obligados á arrojar sus cadáveres al mar.

Pretenden los habitantes, de raza malaya, que sus antecesores vinieron de China, escapando de la tiranía de los emperadores.

A la llegada de los holandeses, los javaneses eran verdaderos paganos; adoraban el sol y consideraban un crimen matar cualquier animal. Eran polígamos, y razón había para ello, porque en la isla existía gran desproporción entre el número de hombres y mujeres que la habitaban.

Uno de los atentos oyentes, aprovechando el paréntesis que hizo el viejo narrador, se manifestó sorprendido de que un pescador tan menesteroso y de edad tan avanzada como era Manrique, hiciese gala de erudición en asuntos que, aunque históricos, habían ocurrido hacía mucho tiempo; y como manifestase cándidamente su sorpresa en una forma que tal vez es la que al lector se le ha ocurrido al llegar hasta esta altura de nuestro libro, el viejo contestó al observador con aquel adagio: *El hábito no hace al monje*, y, agregó, esto debe servirles para que en la vida no juzguen jamás con ligereza á los hombres y las cosas que les salgan al paso.

Con lo que terminó la narración de aquella tarde, ofreciendo continuar al día siguiente, si su auditorio concurría de buena gana á la sombra del ombú.



VIII

PIRATAS MALAYOS

Bunazza nun c'è mai senza timestá.

(Sicilia.)

A la siguiente tarde, los concurrentes á las pláticas de Manrique no se hicieron esperar, y pronto estuvo el viejo en disposición de reanudar su historia.

El 7 de Diciembre de 1817, dijo, si mi memoria no miente, nos encontrábamos con "La Argentina", detenidos por una prolongada calma, en medio del estrecho de Macasar, que separa la isla de Borneo de la de Célebes. Era indispensable anclar para esperar el viento, y como en aquel paraje no se encontraba fondo, se arriaron tres lanchas que, con diez marineros cada una, remolcaron la fragata hasta la costa próxima, anclando en catorce brazas con tres grilletes de cadena. Había que esperar que soprase alguna brisa para levantar las velas, y la tripulación, siguiendo las prácticas en uso por los marineros de todas las naciones del mundo, propuso desbaratar lo que llaman "el consejo de los vientos." Con ese motivo se formaron corrillos, en que cada uno indicaba lo que creía más eficaz para lograr aquel objeto.

El marino detesta la calma, no sólo porque es augurio de mal tiempo, sino porque le impide arribar al término del viaje.

Unos sacaron un pequeño San Antonio de madera, para colgarlo de las vergas á fin de que se diera cuenta de aquella situación, é hiciese soplar el viento, haciéndole en voz alta irrespetuosas plegarias:

"San Antonio, San Antonio,
tienes barbas de oro, si nos das viento;
pero de estopa si no te acuerdas de nosotros."

Como el santo no atendiese á este ruego, se resolvió zambullirlo en las aguas; el contramaestre impidió entonces la ejecución, interponiendo sus buenos oficios, y ofreciendo, á nombre del santo, que antes de la noche vendría una brisa fresca.

El consejo resolvió dejar al santo colgado, y expuesto á las risas de todos mientras no cumpliera su compromiso.

Las ocurrencias de cada marinero y los cuentos que se narraban á propósito de las calmas ocurridas en navegaciones anteriores, darían tema suficiente para llenar un libro; pero Manrique, á ruego de sus oyentes, sólo contó algunas historietas que prueban la antigua superstición de la gente de mar, que, en su ignorancia, personifica los elementos que la rodean, sin darse cuenta de que no hay fenómeno físico que no responda á una causa natural, aunque ésta, en muchos casos, pueda sernos desconocida.

Algunos creen, por ejemplo, que al viento se le atrae silbando; por eso hay muchos que no lo hacen sino en los días de calma. Esta creencia está basada en la siguiente

LEYENDA.

—A un rico señor de la antigüedad se le ocurrió una vez salir á navegar, acompañado de un pobre pescador. En medio del mar, y cuando quisieron emprender el regreso, se produjo la calma, y las corrientes, en vez de permitirles avanzar, los alejaban cada vez más de la costa.

El rico, viendo aquello, se indignó á punto de pronunciar blasfemias; pero el pescador, acostumbrado á sufrir, se resignó á esperar un momento propicio para arribar al puerto, y por distraerse se puso á silbar aires de su pueblo, sentado en la borda de la pequeña embarcación.

El viento, compadecido ante la actitud del pobre, que no lo había injuriado, quiso venir en su ayuda, y sopló en la misma dirección en que el buen hombre dirigía su silbido.

Armó entonces la vela el marinero y encaminó su barca á la ribera; pero como quería mostrarse amable con quien le prestaba aquel servicio, le ofreció un poco de vino en su garrafa.

El viento lo consumió de un solo trago.

Tienes sed! esclamó el pescador alargándole el resto de vino que le quedaba, y el viento lo aceptó sin contestar, ocultándolo en su seno.

Señor, dijo entonces el marinero al paseante, el viento nos protege y conviene le pagueis su trabajo.

El rico, con mala voluntad, sacó una moneda de oro de su bolsa, é iba á darla al viento, pero éste enfurecido, la rechazó con menosprecio.

El barquichuelo llegó pronto á la costa y desde entonces saben los pescadores que el viento no hace caso á los ruegos ni á las dádivas de los ricos, que son de mala gana, mientras que siempre, si le es posible, obedece á los silbidos de un pobre marinero. (1)

Otros creen, como en los viejos cuentos noruegos, que para cambiar la dirección de los vientos basta dar vuelta la punta del sombrero.

Pero para conseguir el viento con sólo dar otra posición al sombrero ó á la gorra, es necesario haber hecho un pacto con el diablo y eso solamente lo consiguen algunos capitanes, que según dicen los marineros, no se encuentran jamás con brisas contrarias en sus viajes.

A estos entretenimientos se entregaba la tripulación de nuestra fragata, cuando de pronto el vigía anunció que por la parte de proa se veían avanzar cinco bultos sobre la quieta superficie de las aguas.

Poco después se distinguieron mejor aquellos puntos, que se aproximaban y retiraban entre sí avanzando. Eran probablemente cinco *proas* (2) de piratas de los que infestaban aquellos archipiélagos. Así lo hizo notar el comandante, mandando la tripulación á sus puestos de combate, sin hacer ruidos de corneta ó pito.

(1) Traducido de F. M. de Saint Cast.

(2) Llámase así una especie de lanchones de forma peculiar, muy levantados por sus extremidades, en donde están montados dos cañones.

Los artilleros se colocaron al pie de sus piezas, distribuidas en ambas baterías; la infantería se dispersó sobre cubierta en las dos bandas, con sables, pistolas y hachas de abordaje; la tripulación de los botes se colocó también al pie de los pescantes, lista para arriar y embarcarse á una voz.

Veíanse ya claramente las proas de los piratas á tiro de cañón.

Una de ellas, la que parecía más grande, avanzó resueltamente impulsada por veinte remos que bogaban correcta y vigorosamente.

Los malayos habían tomado á nuestra fragata por un buque mercante, y la proa mayor se nos vino al abordaje por el costado de babor, izando una bandera negra en señal de duelo á muerte.

El comandante no había querido hacer fuego con la artillería, para dar lugar á que se acercasen más aquellos audaces asaltantes; pero sólo uno de sus barcos se dirigía á nuestro costado, ocultando su tripulación bajo de una gran estera.

Las otras cuatro proas se mantenían á la expectativa á una considerable distancia.

De pronto, el teniente Somers con su voz de trueno, que era más oída que el toque de la corneta, ordenó romper el fuego de la mosquetería y armar dos botes, embarcando en ellos parte de la infantería, yendo en persona y espada en mano, sobre la embarcación de los malayos, donde se estableció un reñido combate cuerpo á cuerpo.

Resultaron heridos en aquel entrevero, nuestro contramaestre, el teniente Somers y Greysac, que luchaban en medio de sus soldados con un denuedo propio de su valor.

Una vez en nuestro poder la proa asaltante, después de hora y media de combate, encontramos á su bordo cuarenta y dos hombres vivos é igual número de muertos y heridos, y se procedió á amarrar los prisioneros, conduciendo veinticuatro de los más jóvenes á bordo de la "La Argentina," para utilizarlos como marineros, en reemplazo de nuestros muertos de los días anteriores.

Mientras todo esto ocurría, nuestro comandante había reunido un consejo de oficiales para resolver lo que harían de aquellos malayos que se ocupaban de dar caza, robando y asesinando á los tripulantes de las naves de cualquiera nación que tenían la desgracia de dejarse sorprender en tan remotos mares.

Condenados á muerte, se trasladaron á la proa un oficial y dos carpinteros, que hacharon los mástiles, derribándolos al mar. (1)

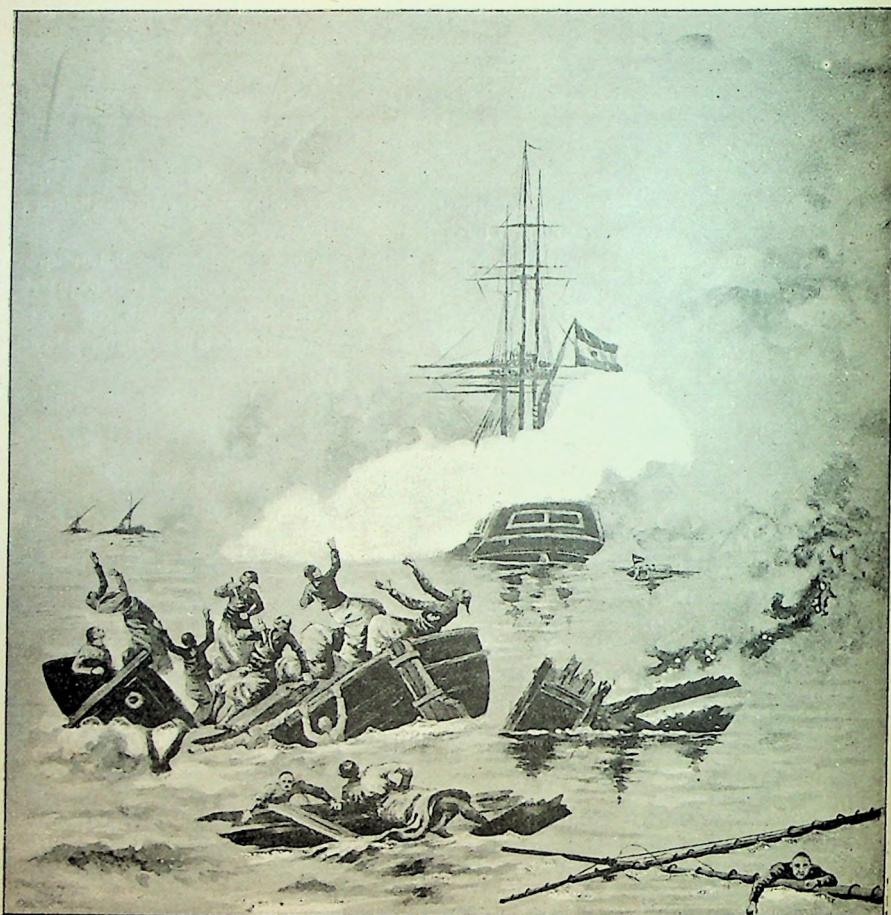
La parte de la tripulación que había sido condenada á sufrir la última pena, permanecía sobre la proa haciendo esfuerzos por desasirse de las cuerdas ó vengar su muerte, mientras que el capitán pirata y algunos otros, se clavaban en el pecho los *crises*, (2) y con el vientre abierto por sus propias manos, se arrojaban al mar dando salvajes alaridos.

En aquel momento, desde nuestra batería alta se hizo un disparo de cañón, que des trovó la embarcación enemiga y la hizo zozobrar en medio de los gritos que daban los malayos, invocando á su Dios vengador.

(1) El manuscrito citado, de Buchardo, refiere este encuentro en la forma siguiente: "A la hora y media del fuego y del golpe de las armas, el capitán de la *proa*, viendo frustrados sus designios, se dió dos puñaladas y se arrojó al agua; lo mismo hicieron otros cinco, y el resto de la tripulación se defendió muy poco tiempo después, desmayada sin duda por la desesperación de su jefe y de los que le siguieron, no menos que por la multitud de muertos y heridos que tenían sobre cubierta y cuyos gritos debían consternarlos."

(2) Cuchillos malayos.

Las cuatro embarcaciones que habían quedado en observación á la distancia, al ver todo aquello y que nuestros botes se aprestaban para perseguirlas, emprendieron la fuga huyendo á todo remo.



Con el vientre abierto por sus propias manos, se arrojaban al mar

De esta manera, nuestro glorioso corsario, que era el heraldo de la libertad de un pueblo joven, pero que se había puesto á la cabeza de los que luchaban y se agitaban por sacudir el yugo de la opresión, iba surcando los apartados mares de Oceanía mostrando en lo alto de sus palos la enseña de Mayo, cuyos colores, tomados al infinito cielo y á las nieves eternas de los Andes, son un símbolo y una promesa de fraternidad y paz para los hombres de bien, que se agrupan al amparo de su majestuosa sombra.

IX

BUQUES CAÑONEADOS

Quam bene navigant quos fortuna dirigit
(SÉNECA).

Después de castigar á los piratas en la forma narrada, nos dirijimos á la Isla de Soler, para refrescar y hacer algunos víveres. El 2 de Enero fondeamos en su puerto, y observando nuestro jefe y oficiales el parecido que aquellas gentes tenían con los tripulantes de las proas, tomamos las precauciones que se creyeron oportunas, y después de hacer aguada y cargar víveres frescos, como soplara una brisa favorable que nos permitía levar el ancla, nos alejamos de aquellos peligrosos archipiélagos, lamentando Buchardo no haber podido dar caza, por falta de viento, á otras proas de piratas que en varias ocasiones se presentaron á la vista.

En el trayecto recorrido, después de salir del estrecho de Macasar y cuando entrábamos en el mar de Célebes, avistamos una fragata inglesa procedente de Bengala, que detuvimos y visitamos minuciosamente, mas como no se le encontraran papeles ni carga alguna enemiga, se la dejó continuar viaje.

La fama de nuestro corsario se había extendido por todas aquellas islas, y el comandante resolvió establecer su crucero sobre la de Luzón, centro del poder español en Filipinas. (1)

(1) A fin de dar al lector algunos datos á propósito de este vasto archipiélago, que cuenta más de 1400 islas, prescindiendo de las de Joló, transcribimos á continuación parte del artículo histórico publicado en el *D. E. H.-A.*

“El célebre Magallanes se propuso llegar á las islas de la Especería (Molucas) siguiendo distinto derrotero que los portugueses, ó sea caminando hacia el O. Con cinco naos montadas por 234 hombres, y abastecidas de víveres para dos años, salió de Sevilla el 10 de Agosto de 1519, y en 1º de Noviembre de 1520 descubrió el Estrecho á que dió su nombre, desde cuya boca se le desertó y volvió á España una nao; de modo que, habiéndosele perdido otra dentro del mismo Estrecho, quedó reducida su armada á sólo tres, con las cuales siguió en demanda de las Molucas, surcando el desconocido Mar Pacífico ó del Sur. Tras muchos días de próspera navegación, se halló á la vista de las islas Marianas, que por haberlas descubierto en Sábado de la Dominica de Pasción (7 de Marzo de 1521), llamó Archipiélago de San Lázaro. Poco después avistó tierras filipinas, donde fueron acogidos los españoles por los indígenas de Punta Guiguan, al E. de Samar y, pasando luego el Estrecho de Surigao, fondearon en Limasagua, cuyo reyezuelo pasó á bordo y fué muy agasajado por Magallanes. Este el día de Pascua de Flores desembarcó en Butuan, pueblo de la isla de Mindanao, donde se celebró la primera misa que se dijo en Filipinas. Animado el Emperador por el éxito de la primera expedición, mandó preparar otra, que se hizo á la vela en la Coruña (Junio de 1524), á las órdenes del comendador Fr. García Jofre de Loaisa, caballero del hábito de San Juan. Componíase de siete naves vizcainas á cargo de los capitanes más distinguidos. Cruzó la armada el estrecho de Magallanes, entrando el 28 de Mayo de 1525 en el Mar del Sur, y después de haberse dispersado algunas naves por efecto de un violentísimo huracán, experimentó

A la sazón hallábanse en el puerto de Manila una corbeta de guerra española y dos naves de la compañía de Filipinas, el San "Fernando" y el "Rosel", lo que agregado á una escuadrilla de faluchos armados de dos cañones cada uno, y á los recursos militares que podía poner en juego en un momento dado la capital de la colonia, hacía que nuestra fragata tuviese que proceder con mucha cautela y estrategia á fin de no caer en una celada que pudieran tenderle.

"Hallándose los enemigos con fuerzas tan superiores, yo esperaba un ataque. Vivía con precaución, pero sin temor. La resolución de los argentinos era decidida por el triunfo ó la muerte, á pesar de la poca gente que me había quedado." (1)

Las autoridades españolas de Luzón se dieron cuenta clara, desde el principio del bloqueo y en presencia de nuestra fragata, de que se trataba de un peligro serio, y reconcentrando en el puerto sus bajeles, desembarcaron los cañones y demás materiales de guerra, pasando inmediatamente aviso á los buques que cargaban productos coloniales, para que se abstuvieran de hacerse al mar, manteniéndose á la expectativa mientras que el corsario no se alejase de aquellas costas.

"La Argentina" mientras tanto, á velas desplegadas, se paseaba orgullosa por los mares inmediatos, dando tiempo y lugar á que saliesen buques cargados, y diez y seis de los que en esta forma intentaron escapar á nuestras asechanzas, fueron alcanzados e inmediatamente echados á pique á cañonazos.

Estas acciones, aunque no presentan interés descriptivo, porque los barcos mercantes se iban á pique sin resistencia ni demora, han importado á la metrópoli muchos miles de duros de perjuicio.

La guarnición de Luzón, después de sesenta días de bloqueo, había agotado completamente sus víveres y se encontraba en una situación desesperante.

Dominado así el estrecho de Manila, resolvió nuestro comandante ir á establecer su crucero más al Norte de la isla.

El día 9 de Abril navegábamos con poco viento por aquellos peligrosos canales, que separan innumerables islas de formación volcánica, las que levantan sus cumbres á gran altura y forman arrecifes e islotes peligrosos en las puntas salientes de las costas; cuando un marinero, desde la cofa, dió la voz de "Barco á la vista."

Poco después, con ayuda de los anteojos de mar, el oficial anunció que se trataba de un bergantín español armado en guerra, con rumbo del lado de las islas Marianas, el que, al avistarnos más de cerca, viró con presteza, arrió las velas y se hizo remolcar por sus botes en dirección á la costa próxima, que era la del puerto de Santa Cruz, donde podía ocultarse, estando protegido por las fuerzas de tierra.

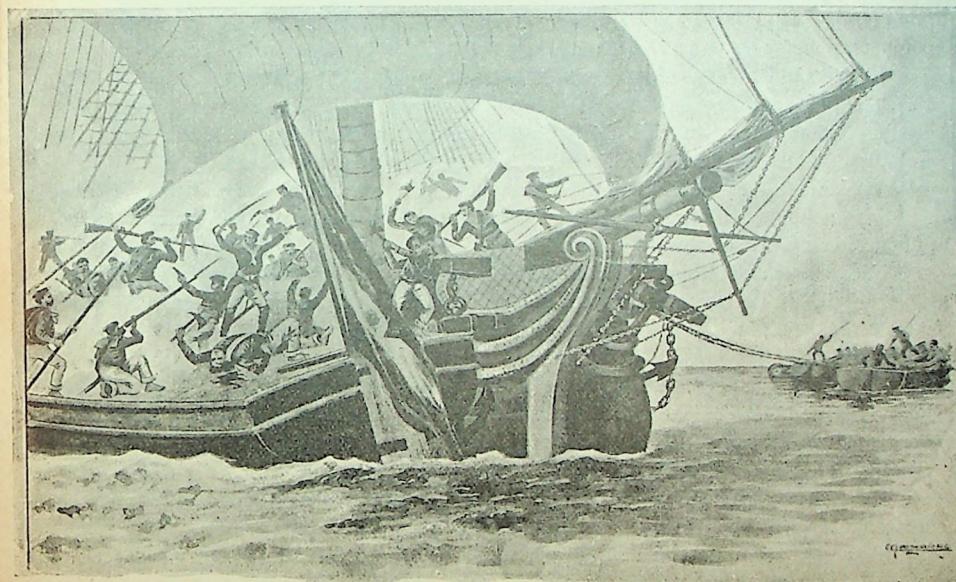
el contratiempo de que falleciese su general, que fué sustituido en el mando, según las instrucciones del Emperador, por Juan Sebastián Cano. El 15 de Octubre salieron con dirección á la isla de Cebú; pero impulsada la armada por el viento hacia las Molucas, dió fondo en Tidor el 31 de Diciembre de 1526, en cuyo punto se incorporaron algunas naves de las dispersadas por el huracán que sufrió la expedición á la entrada del Mar del Sur. Una tercera expedición preparada por el Rey de España, que encargó su organización al famoso Hernán Cortés, compuesta de tres bajeles con 30 cañones, 110 hombres y abundantes provisiones, salió del puerto de Singuanalba el 31 de Octubre de 1527, á las órdenes de Alvaro de Saavedra. Despues de varios contratiempos, y siendo los últimos restos de las dos primeras expediciones reducidos á 17 hombres, emprendieron regreso á Europa con auxilios facilitados por los portugueses, habiendo sobrevivido sólo diez de aquellos cuando llegaron á Lisboa. Reinando ya Felipe II, se realizó la quinta expedición ó de Legazpi, que dió por resultado el definitivo establecimiento de la dominación española en Filipinas.

(1) Manuscrito de Buchardo.

Aquella maniobra, aconsejada por la prudencia, salvó al bergantín de nuestro ataque; pero no por eso renunció Buchardo á perseguirlo.

Ordenó que se arriaran los botes principales de nuestra fragata, y que fuesen armados y tripulados para llevar el ataque. El primero lo mandaba el teniente Van Burgen; el segundo, el oficial Greyssac, y el tercero el valiente Somers, que era quien dirigía la operación militar. Cada bote llevaba veinte hombres de tripulación, un pedrero y varios esmeriles.

El arrojado Somers ocupó la vanguardia desde el primer momento, dirigiéndose rectamente al bergantín con intención de tomarlo al abordaje, y sin cuidarse de los tiros que le hacía el enemigo con piezas de grueso calibre.



Catorce hombres, incluso el valiente Somers, sucumbieron en el abordaje.

Cuando estuvieron próximos, los fuegos de mosquetería de los del bergantín trajeron una verdadera ola de muerte sobre nuestros tripulantes de la primera lancha, que continuó avanzando hasta ponerse al costado del buque enemigo, empezando á funcionar las hachas y las picas de abordaje.

En medio del combate, y habiéndose resbalado las piezas de artillería y los marineros hacia un lado de la embarcación, la hicieron irse á pique, quedando todos reducidos á defender sus vidas contra las olas, siendo cobardemente asesinados á lanzazos los que intentaron salvarse tomándose del timón ó del costado del bergantín enemigo.

Cinco solamente de aquellos hombres, que escaparon á nado, fueron recogidos por los botes de Greyssac y de Van Burgen, y 14, incluso el valiente Somers, sucum-

bieron en la refriega, víctimas de su temerario arrojo. Uno de los náufragos se hallaba atravesado de un lanzazo, y al poner el pie sobre el puente de la fragata, expiró en brazos de sus compañeros de armas".⁽¹⁾

Aquella temeraria actitud llenó de encono y de coraje á todos los compañeros, porque el capitán de bandera era uno de los oficiales más queridos, no sólo por su arrojo en el momento de la lucha, sino porque trataba á la marinería con esa bondadosa severidad que sienta tan bien en los superiores.

Ardíamos, pues, en deseos de vengar la muerte del capitán Somers, cuando Buchardo ordenó virar de bordo y navegar hacia el Sur, yendo á fondear enfrente de otro pequeño puerto, donde habíamos visto el día antes una embarcación de fondo plano, es decir, construída expresamente para navegar sin peligro por sobre los bajíos de la costa.

Aquel lanchón ó chata nos era indispensable para poder llevar un nuevo ataque al bergantín, y con facilidad nos apoderamos de ella, embarcándole esa noche una *carronada*⁽²⁾ de á 12, y cuatro pedreros, que era lo que podía funcionar bien en el momento del combate, á causa de su sólida construcción.

El teniente Greysac llevaría el ataque al mando de 35 hombres de tripulación.

Toda la noche se pasó en preparativos. Los hombres de á bordo se disputaban el derecho de entrar en el número de los 35 elegidos que irían á vengar al valeroso oficial, y en la madrugada del 10 de Abril penetró la chata en el puerto, encontrando al barco enemigo próximo á la costa, desde donde unos doscientos hombres, en poder de una pieza de artillería montada sobre una batería improvisada con piedras y terrones, se disponían á ayudar en su defensa á los del bergantín.

Fácil es comprender cuál hubiera sido el resultado de la lucha que se estableciese sobre la cubierta del barco enemigo, si al llegar el lanchón de Greysac no lo hubiesen abandonado sus tripulantes, yendo á engrosar las filas de los de tierra.

Apoderados los nuestros de la nave enemiga, trabóse un cañoneo y un fuego de fusilería que deshizo la batería y obligó á huir á los que la defendían hacia los bosques del interior de la isla, abandonando la pieza y algunos muertos y heridos que quedaron dispersos sobre el campo.

Nuestra gente remolcó la nave española hasta el costado de "La Argentina", siendo armada convenientemente para reforzar el crucero, y tripulándola algunos marineros argentinos.

Esta resolución, no obstante el triunfo obtenido, fué causa de que mas tarde se aminorase nuestra fuerza.

Seguimos con nuestros dos barcos navegando en conserva por el mar que baña las costas del N., y en el canal que separa á la isla de Cacraray de la de Bapurapu, avistamos un barco velero que parecía dirigirse á la isla del Batán, cuyo alto promontorio se divisaba entre las brumas del mar.

Fuimos sobre él y lo abordamos, entregándose sin resistencia ante un oficial y ocho marineros.

Era un barco ricamente cargado por cuenta del Rey de España, y sus tripulantes pasaron á bordo de "La Argentina" en calidad de prisioneros.

(1) Datos de Piris y de Buchardo.

(2) Cañón de artillería corto y de grueso calibre, montado sobre correderas. Esta boca de fuego estaba destinada á la marina; en la culata tenía un asa en vez de cascabel, y el cartucho contenía de 60 á 100 balas de fusil. Dícese que lo inventó Bayne, artillero inglés, en el último tercio del siglo XVIII y que se llamó *carronada* por haber sido fundido en Carrón, pueblo de Escocia.

Las brumas desaparecieron unas horas después, arrastradas por una fuerte brisa del N. E.

El mar empezó á picarse, y no tardamos en ver aparecer señales de una próxima tempestad.

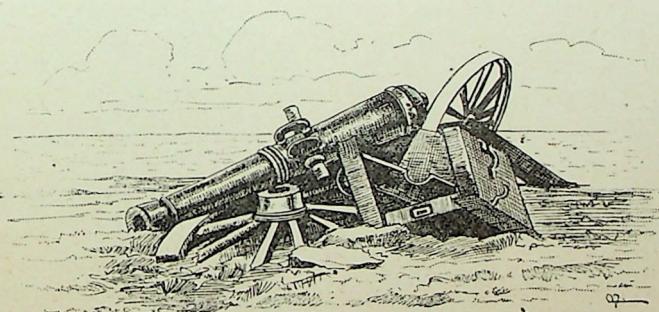
En medio de tantos arrecifes, no había que perder tiempo para tomar puerto ó ponerse á la defensa de los siniestros marítimos.

Los dos barcos menores con que había sido reforzado el crucero, estaban tripulados por algunos de nuestros oficiales y marineros, de quienes tuvimos que separarnos debido al temporal. Se mantuvieron, no obstante, á la vista por espacio de tres días, pero sin podernos comunicar.

En la mañana del cuarto día, garráronles las anclas, y se perdieron en la línea confusa del horizonte.

El temporal fué largo, pero en sus intermitencias pudimos ver una vez más el bergantín, hasta que el 6 de Mayo desaparecieron para siempre las dos naves, de las que no volvimos á tener noticia.

Mucho lamentamos aquella pérdida y la separación de los bravos compañeros, que dejaban bastante debilitado nuestro poder marítimo; pero la altivez y el arrojo del comandante Buchardo, no eran de los que se abaten por los reveses de la suerte, y así veremos acciones más brillantes en la prosecución de esta odisea marítima.



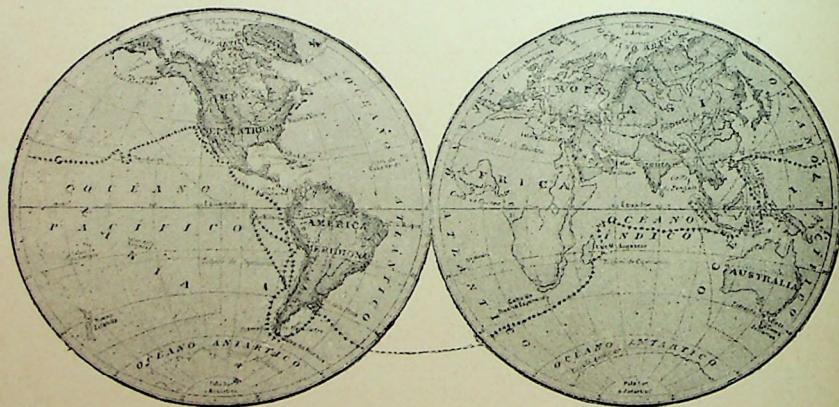
ISLAS SANDWICH

Sail, quó the king
Haud, quó the wind.

(Escocia.)

Debilitado el poder naval de la Metrópoli en aquellos mares, que en años anteriores eran constantemente surcados por barcos de guerra ó mercantes que mantenían en actividad el intercambio comercial entre las diversas posesiones coloniales, habían transcurrido muchos meses de completa incomunicación.

Por la oficialidad de las naves apresadas, que estaba á bordo de nuestra fragata, se tuvo conocimiento de que hacia el Norte, en las costas de Cantón, navegaban aún algunos barcos con bandera española, y nuestro jefe juzgó que ya era tiempo de abandonar el mar de Joló y de Manila, dirigiéndonos á Hong-Kong el 21 de Mayo de aquel año.



Derrotero seguido en la vuelta al mundo, efectuada por el corsario "La Argentina."—1816-1819.

Recios temporales se iniciaron en nuestra navegación desde el primer momento, y debido á la prolongada permanencia á bordo, no tardó en declararse de nuevo el escorbuto, que tanto había diezmado la tropa en el mar de Java.

Los víveres escaseaban y las inclemencias del clima se hacían cada vez más rigurosas; la fragata había vuelto á convertirse en hospital, pues hubo día de arrojar tres

cadáveres al mar y de manifestarse un estado de postración tan grande entre los tripulantes, que no era de esperar un éxito feliz en el caso de tener que acometer algún nuevo combate.

A los 40° 41' lat. N., en plena mar y con viento del Poniente, nuestro comandante en consejo de oficiales, resolvió cambiar de rumbo á la gloriosa nave, dirigiéndonos, por entre el archipiélago de Magallanes y de Anson, á las islas de Sandwich, que ocupan una posición avanzada en Oceanía y sirven de punto medio á la navegación entre los grandes archipiélagos y las costas americanas de México y California.

El 18 de Agosto de 1818, fondeamos por fin en una hermosa bahía de aquel archipiélago formado por altas cimas cubiertas de nieves perpétuas, grandes barrancos y torrentes que se precipitan en los valles, sombreados por una vegetación exuberante, como cristalinas cintas que demarcaban las caprichosas caídas y quebraduras de las inmensas rocas plutónicas. Veíamos desde la cubierta de nuestra fragata, bajo un cielo azul clarísimo, los bosques y las selvas que con su color verde oscuro hacían el paisaje á las elevadas cúspides nevadas; restos de volcanes apagados ó en actividad, y campos formados por lavas petrificadas, cenizas ó piedras arrancadas por convulsiones ígneas, de las entrañas del planeta.

A un lado de la bahía extendíase apacible y perdida entre los jardines y las huertas de verdura, una pequeña aldea, cuyas blancas casitas nos traían un recuerdo del hogar, de la familia y de la patria abandonada, después de tanto tiempo y de tantas penalidades como habíamos sufrido en las largas travesías por el océano y en las eternas luchas con los enemigos de nuestra independencia.

Era aquella bahía la de Kealakeakua, capital del reino situado en la isla de Hawaii, donde murió el célebre Cook á fines del siglo pasado.

No nos hicimos de rogar para bajar á tierra.

Son los habitantes de esas islas, de regular estatura, bien formados y robustos; sus tradiciones hacen creer que proceden de las Carolinas orientales, aunque algunos afirman que cuando en una piragua fueron los primeros indígenas de Tahití, ya encontraron las famosas grutas que forman las rocas de la montaña, habitadas por genios ó dioses que las poblaron en época anterior.

En los primeros tiempos del descubrimiento de estas islas, las jóvenes doncellas iban nadando hasta los barcos que arribaban á sus costas, y recibían á los marinos con muestras inequívocas de afable hospitalidad. (1)

Aquel era un pueblo pacífico y alegre, dado á los juegos y ejercicios físicos violentos; pero todas esas costumbres cambiaron después, y la moralidad hizo gran camino en la época de la llegada de los misioneros europeos, no sin gran contrariedad de los marinos, que gustan por lo común, refocilarse en tierra.

(1) Paul Sóbillot—Légendes.

EL REY KAMEHAMEHA

Hoo kanaka - (*Sé hombre*). (2)

El archipiélago de Sandwich, de cuya historia queremos dar una ligera noticia, siquiera sea por haber sido la primera nación que reconoció la independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata, fué descubierto en 1542 por el piloto Juan de Gaytán que iba en la expedición á las Molucas, mandada por el General López de Villalobos. Hasta 1774, época en que Cook reconoció el archipiélago, sus islas habían sido gobernadas por jefes ó reyezuelos independientes, y en aquel tiempo mandaba el principal territorio el *Alú* (rey) Kiualao, altivo y soberbio monarca, contra quien se levantó en armas, seguido de numerosas huestes de descontentos, su primo el fundador de la dinastía de los Kamehameha, que mereció el dictado de conquistador porque sometió é hizo suyas todas las islas del archipiélago.

Era este monarca, llamado por los navegantes rusos Pedro el Grande de la Oceania, muy apegado á las ventajas de la civilización europea, de clara inteligencia y de notables instintos políticos; así es que, después de consolidar su poder, sin romper abiertamente con las costumbres y tradiciones de los pueblos que gobernaba, dedicóse principalmente á prestigiar la educación de los hauianos, protegiendo á los navegantes europeos, como asimismo á los misioneros que llegaban á sus costas, con el propósito de emprender la propaganda religiosa y civilizadora.

Fué en ese período de su gobierno, que apareció allí Vancouver, quien con sagacidad británica se apercibió luego de las ventajas que reportaría al Reino Unido establecer en aquel paraje un puerto de escala para el comercio inglés en el Pacífico. Respondiendo á esta tendencia, facilitó fusiles y otros pertrechos de guerra á un monarca tan progresista, que los empleó en someter el resto del archipiélago, dictando después leyes que favorecieron la agricultura y el comercio.

Los rusos alcanzaron también por aquel tiempo algún predominio en las decisiones gubernativas de la monarquía naciente. (2)

Pasados los primeros días de nuestra permanencia en la bahía, y después de informarse el comandante Buchardo de que uno de los barcos con que el rey hauaiano había organizado su flotilla de guerra, era la corbeta "Santa Rosa", ó más propiamente la "Chacabuco", del corso argentino, que habían llevado allí sus tripulantes después de sublevarse y de cometer actos de piratería en las costas de Chile y del Perú, vendiéndola á Kamehameha por 600 quintales de sándalo y dos pipas de rom, resolvió presentarse al

(1) Este mote figura en la cruz de la Orden de los Kamehameha de la monarquía de Sandwich.

(2) D. E. H.-A.

monarca gestionando el rescate de la nave de nuestra bandera y la entrega de los sublevados, á fin de juzgarlos con arreglo á las leyes marítimas.

Ya habíamos aprehendido y puesto en la barra nueve de los marineros insurrectos, refugiados, con intención de huir, en un buque neutral surto en el puerto. El comandante Buchardo, tomó á pecho el rescate de aquella nave y se propuso castigar á los que ultrajaran nuestra bandera con tan inícuos procederes.



Kamehameha, primer monarca que reconoce la independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

Resolvió, por lo tanto, presentarse al tan hábil como poderoso soberano de aquellas tierras, que residía á unas seis leguas hacia el interior de la isla, donde lo rodeaban algunos europeos y norte-americanos, en calidad de intérpretes, secretarios y consejeros.

Buchardo fué recibido con grandes ceremonias, no sin haber tenido que exponer antes de su llegada á la corte, el objeto que lo llevaba.

Kamehameha I, en traje de oficial superior de la marina inglesa, y por medio de los intérpretes, estableció con él una larga conferencia en que se trató del rescate de la "Chacabuco" y entrega de sus tripulantes, que se hallaban esparcidos por las diversas islas en que el monarca ejercía jurisdicción.

El rey sostuvo el derecho que tenía sobre la corbeta por haberla comprado, agregando que sus tripulantes le habían ocasionado grandes erogaciones.

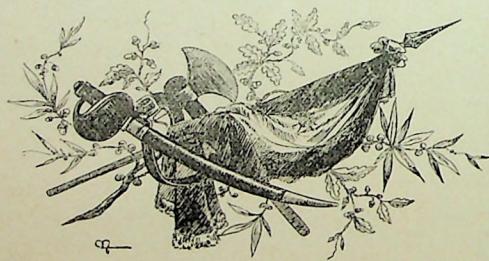
El comandante de "La Argentina" hizo presente que la corbeta reclamada pertenecía

á las Provincias Unidas, y que sus vendedores eran reos de un delito punido por las leyes de todas las naciones, arribándose por fin, después de largas discusiones, á la celebración de un convenio en que Kamehameha entregaba la corbeta á condición de que se le reembolsase el importe del sándalo y el rom que había dado por ella, así como también los gastos ocasionados por los marinos. El contrato se firmó por ambas partes el 20 de Agosto de 1818, estableciéndose un tratado de unión, para la paz, la guerra y el comercio, reconociendo el Rey la independencia argentina, obligándose á poner á disposición de su gobierno todo buque que llegase á aquellas islas como la "Chacabuco", suministrando también los auxilios necesarios á la fragata, incluso algunos naturales para aumentar su tripulación, y además los marineros asilados, que según noticia pasaban de setenta, no obstante haber huído á Cantón, en un barco que apresaron sobre las costas de Panamá los que recibieron el sándalo.

Como congratulación y en prueba de amistad, después de firmado el tratado á que me refiero, el comandante, á nombre de las Provincias Unidas del Río de la Plata, dió al rey Kamehameha I un despacho de Teniente Coronel, una rica espada y sus propias chaquetas de comandante." (1)

El retrato del Soberano hauaiano, que damos en este capítulo, es de rigurosa autenticidad, lo que puede comprobarse comparándolo con el original del mismo personaje, publicado en el "Viaje Pintoresco" de Dumont D'Urville.

(1) Datos de las Rel. de Buchardo y Piris.



XII

LA CHACABUCO RESCATADA

....Y al mismo que me condena
Colgaré de alguna entena
Quizá en su propio navío.

(Espronceda)

La desgraciada corbeta, después de vendida, había permanecido en desarme en aquella hermosa bahía; sus cañones estaban apilados en la costa, así es que una vez pagada por nuestro comandante la cantidad que se había estipulado, nos recibimos de ella, enarbolando al tope la bandera de la patria y ocupándonos con actividad de poner aquella nave en condiciones de que pudiese acompañarnos en el corso. Hízose una recorrida interior y exterior del casco, cambiando algunos cabos de la maniobra y envergando las velas, para que pudiera salir de nuevo á afrontar la lucha con las olas. Hecho esto, se pasó algún armamento de "La Argentina" y la pólvora y material de guerra necesario para su dotación, encargándose al teniente Don Pedro Cornet del mando de la corbeta.

Cornet era un oficial activo, y satisfecho de la confianza que hacía en él su comandante, se ocupó con gran interés de que el barco estuviera completamente listo para hacerse á la mar á la brevedad posible; pero el jefe de la flota no estaba contento de aquella adquisición, mientras no tuviese en su poder á los culpables, para aplicarles el castigo á que se habían hecho acreedores con tan indigna conducta.

Kamehameha, que no era partidario de aplicar la última pena, comprendiendo que éste y no otro castigo sería el que daría Buchardo á los piratas, mostrábase poco favorable á entregar los hombres, que ya se habían dispersado por las siete islas en que por entonces ejercía jurisdicción.

Temía el monarca, no obstante, que nuestro jefe, al mando de una fuerza considerable, asumiera una actitud hostil á la que no pudiese hacer frente, y en tal situación, viéndose entre la espada y la pared, pidió á Buchardo que trasladase sus bajeles al puerto próximo de Morotoy, donde se le entregarian los víveres y los marineros dispersos que se encontrasen en sus islas.

El 8 de Setiembre fondeamos en el puerto indicado, donde se nos dieron provisiones y 19 hombres de la Chacabuco, que por pertenecer á la clase de marineros, quedaron á bordo en tal calidad, después de sufrir un castigo transitorio y una reprimenda exhortándolos al cumplimiento del deber, la que les fué dirigida por Buchardo en persona.

Estos hombres, según el manuscrito de Buchardo, "le costaron más caros que si los hubiese comprado como esclavos".

De Morotoy, con víveres frescos, nos dirijimos á Wahoo, pues había noticia de que allí se refugiaban algunos marineros más, y luego pasamos á la isla de Atoy, regida por

un reyezuelo independiente, que había dado hospitalidad á cinco de los más complicados en la sublevación de la "Chacabuco".

En esta ocasión fué enviado el capitán Don José M.^a Piris á parlamentar con la autoridad terrestre, y éste dice en su memoria: "Era necesario que se mandase una embajada al soberano, con las correspondientes credenciales, para que no embarazase la toma ó entrega de los piratas, y acepté la comisión arrostrando los peligros más grandes, estando veintitres días en la práctica de los medios convenientes para la consecución del intento".

Piris se había trasladado á Atoy, aprovechando el viaje de una fragata norte-americana, y cuando anclamos en el puerto, el comandante de ese barco obsequió con un almuerzo á la oficialidad argentina. Más adelante veremos cuál fué la consecuencia de un brindis indiscreto, pronunciado por un oficial en aquella ocasión.

Reincorporado Piris á nuestra gente, dió cuenta á Buchardo del feliz éxito de su comisión, anunciándole que quedaban en tierra á sus órdenes y detenidos en el fuerte artillado que guardaba el puerto, los cinco hombres que el reyezuelo había podido apresar en su dominio.

Lo que á todos nos llenó de sorpresa en aquella ocasión, fué oír contar al capitán Piris, que uno de los cinco prisioneros era nada menos que Celestino Flecha, el tape correntino.

Pasado el primer momento, en que Piris daba militarmente cuenta del desempeño de sus funciones, y como corriese la noticia á bordo de que Flecha había resucitado en Atoy, la oficialidad rodeó al capitán y lo colmaron de preguntas, deseando todos saber cómo podía haber sucedido que el marinero que habíamos creído devorado por los tiburones, en el estrecho de la Sonda, aparecía de nuevo y resultaba uno de los principales promotores de la venta de la "Chacabuco".

Piris, sonriendo al narrar aquel original incidente, dijo, que como á él le sorprendiera también aquella ocurrencia, no había perdido la oportunidad de interrogar á Flecha á propósito del caso, agregando que éste le había contado, después de pedirle que intercediera ante Buchardo porque le perdonase la vida, que desde que bajó al bote para efectuar la pesca de las ballenas llevaba la intención de desertarse, lo que puso en práctica una vez tumbada la embarcación.

"Me tendí á nado, le había dicho Celestino Flecha, porque ví desde mi bote que sólo distábamos dos leguas de la costa, y como la ropa me estorbase para nadar, me la quité en el camino, calculando que á nadie le sorprendería mi desnudez, cuando llegase á tierra."

El correntino, después de unos días de vagar por la isla, había logrado embarcarse en un queche de pescadores que acertó á pasar, y que llevaba el propósito de entrar en pesquería de lobos marinos en los archipiélagos del sur de Chile.

Flecha pretendía volverse á Corrientes, y como sabía que Chile quedaba más cerca de su pago que los parajes por donde se encontraba, no había vacilado en embarcarse en el queche. Una vez que llegaron á las costas americanas, vió, para desgracia suya, un buque con la insignia azul y blanca que ya se había acostumbrado á conocer como la bandera de su tierra, y dejando á los pescadores, cambió de embarcación, consecuente con su proyecto.

Ocurrióle, estando á bordo de la corbeta, que no era otra que la "Chacabuco," saber que se había sublevado en las costas de Chile y que se dirigían á Sandwich, y en esta situación no le quedó más recurso que seguir el destino de los sublevados.

Buchardo bajó á tierra con algunos oficiales, é inmediatamente del interrogatorio á

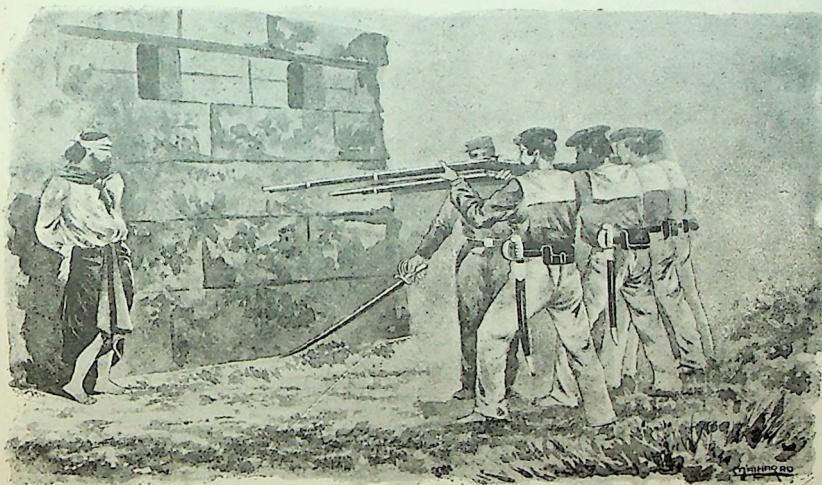
los reos, condenó á Celestino Flecha, que decía llamarse Enrique Gribblin, á ser fusilado, pues su causa era agravada con la deserción, la sublevación en el puerto de Buenos Aires, la pérdida de un bote y la venta fraudulenta de la "Chacabuco," en que, según resultaba de las declaraciones, había tenido una parte principal.

Los otros cuatro marineros fueron enviados á bordo de la fragata, y á Flecha se le dejó en la fortaleza, para ejecutarlo á la siguiente mañana.

Se le comunicó la sentencia, y púsosele en capilla. Yo fui á leerle la resolución unánime del consejo de guerra; pero cuando bajamos á la siguiente mañana con los cuatro tiradores que debían dar cumplimiento á lo dispuesto, nos encontramos con que el pájaro había alzado su vuelo. El calabozo estaba abierto, y Flecha había desaparecido.

Hubo que dar cuenta de lo ocurrido, á nuestro comandante.

El Rey, viendo la suerte que esperaba á su asilado, había resuelto por sí y ante sí darle la libertad.



El reo fué pasado por las armas junto al muro del fuerte.

Pero Buchardo no era hombre que tolerase aquellas bromas, é irritado, bajó á tierra y exigió la inmediata entrega del reo, previniendo, que de lo contrario, bombardearía la población en el plazo de seis horas.

El reyezuelo contestó con altivez que, "por cada tiro de los barcos, estaba dispuesto á contestar con veinticuatro de su batería, pues para eso eran los cañones que tenía en su fortaleza."

La memoria manuscrita de Buchardo, á propósito de este lance, dice así: "A esta contestación, me embarqué en mi bote y me vine á bordo de mi barco, y al momento que llegué dí orden que se preparase la batería y que se hiciesen calentar cincuenta balas en la fragua, y á la corbeta, que se preparase á combate, dando el costado á un ángulo del fuerte, y yo al otro con mi fragata, esperando la hora que le había dado para romper el fuego. Teniendo buena brisa de tierra á mi salida tan violenta, el Rey

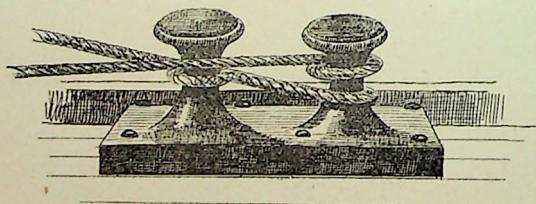
“desconfió de mi actitud, y para informarse de lo que iba á hacer, mandó uno de sus jefes á observar lo que se ejecutaba á bordo de los dos buques, quien, llevando la noticia del preparativo, dió parte de lo que había visto. Una hora después de esto, me mandó una canoa diciendo que á la mañana siguiente, á las ocho sin falta, me entregaría el reo, y en esto quedamos sin dar comienzo el baile. A las cuatro de la mañana del citado día, me hice á la vela. Como los vientos eran de la parte de astuera, estuve esperando hasta que se cumpliese la hora para dar principio á lo dicho, y viéndonos en frente del puerto, á distancia que podían hacer efecto las balas, y manteniéndome en las maniobras, el Rey me mandó aviso de que el reo se hallaba en el fuerte á mi disposición.

“Bajé inmediatamente con parte de la oficialidad de ambos buques. Luego que fué entregado el reo, se le leyeron sus declaraciones, y nada más repuso, sino que todos eran cómplices como él. Se le dieron dos horas de término para que se reconciliase con el Todopoderoso, y cumplidas, fué pasado por las armas á las once del día 6 de Octubre junto al muro del fuerte.”

Concluida así una diligencia que se juzgó de importancia, nos hicimos á la vela el 25 del propio mes de Octubre, dirigiéndonos para las costas de la Alta California.

Durante los primeros días de navegación, todos á bordo comentaban y conversaban á propósito de la ejecución de Flecha y de la entereza con que se había mostrado en el último momento.

El viejo Manrique detuvo aquí su relato, y después de corta pausa, terminó en esta forma: La casualidad se encarga casi siempre, de poner al delincuente en manos de quien con más propiedad puede castigar sus culpas.



XIII

UN MODELO DE CORSARIOS

Tu primus circumdedisti me

(Divisa de Drake).

Nuestras naves habían abandonado las islas de Sandwich en condición de emprender campaña de mayor importancia. La tripulación había sido aumentada con treinta naturales facilitados por nuestro aliado Kamehameha y cerca de sesenta de los que antes pertenecieron á la "Chacabuco". Las baterías, reunidas, podían hacer jugar cincuenta y seis cañones, así es que el comandante Buchardo, navegando en alta mar se creía un nuevo Sir Francisco Drake, célebre corsario inglés cuyos hechos más culminantes sabía de memoria y solía comentar en los días de buen humor, cuando daba lugar á que se establecieran conversaciones cordiales en la mesa de la oficialidad.

A esta altura del relato, los jóvenes que escuchaban al capitán Manrique le pidieron que hiciera un paréntesis, y si no lo contrariaba, les dijera algo á propósito de Sir Francisco Drake, lo que había de ser también interesante por tratarse de un Almirante de la marina inglesa, cuyo gran poder era universalmente conocido.

El antiguo marino, amable siempre con su auditorio, que como sabemos era compuesto de sus hijos, nietos y algunos paseantes que solían llegar al rancho del ombú para escuchar sus pláticas, no tuvo inconveniente en acceder, haciendo presente que estaba en condiciones de narrar algunos hechos históricos de Drake, porque conservaba entre sus papeles un retrato, cuyo facsímil damos, y la copia de una biografía de ese personaje, trabajo que en una ocasión le había mandado hacer el comandante Buchardo, quien lo solía utilizar como escribiente.

Fué entonces el viejo capitán hasta su rancho, y registrando una petaca cordobesa en que guardaba su foja de servicios y recuerdos de marino, sacó un pequeño cuaderno que le sirvió de guía para hablar de esta manera:

"El célebre corsario inglés nació en Tavistok en 1540; era hijo de padres pobres, y su alumbramiento se produjo en la cala de un navío, quedando confiado desde muy niño á los cuidados del patrón de una barca, quien al morir le dejó en herencia su pequeña embarcación.

"A la muerte de su protector, era Drake un buen marinero, aunque carecía de conocimientos teóricos, cuando á los 18 años entró á servir en un barco mercante que se dirigía al golfo de Vizcaya. Durante dos años de navegación, adquirió conocimientos náuticos, y con el grado de teniente hizo un viaje á las costas de Guinea.

"En 1565, de acuerdo con el capitán Juan Lovel, emprendió un negocio, en el que comprometió todas sus economías, y que debía realizarse en las Indias occidentales. Durante el viaje, los españoles confiscaron el cargamento, pudiendo obtener solamente el

valor de su barco, que tuvo que vender, alistándose luego á servicio de Juan Hawkins, que preparaba un corso para ir á las costas de Méjico. Este capitán le dió el mando de *La Judit*, donde dió pruebas de la mayor bravura en algunos combates que se produjeron en el golfo de Méjico, los que, por cierto, no fueron favorables para los ingleses.

La codicia y el deseo de vengar los males que había recibido de los españoles, alentaban aún más el encono de aquel hombre, que aunque arruinado, se dispuso á hacer otros viajes al Nuevo Mundo al servicio de varios armadores, comprando más tarde el *Swan*, de 250 toneladas, que mandaría en persona, y el *Pasea*, de 70, cuya dirección confió á su hermano Juan.

En las dos naves embarcó 73 hombres, tres pinazas en piezas, víveres y municiones para un año. Había jurado odio eterno á los españoles, y se dispuso por estos medios á cumplir su proyecto.

El 12 de Julio de 1572, llegó á la Isla de Guadalupe, armó las pinazas, las echó al agua, se dirigió á Panamá, y desembarcando en Río Francisco con 150 hombres, marchó á la villa Nombre de Dios, saqueó la población, se apoderó del fuerte, y después de mil depredaciones, combatido por los españoles, tuvo que salvarse á nado. Poco después capturó una nave de 60 toneladas, cargada de vino, y fué á guarecerse en una isla, apareciendo en Cartagena de Indias poco después, habiendo asaltado á dos fragatas, de las que hizo presa, proveyéndose de cuanto le era indispensable.

Pasados unos meses, reaparece en cierta abra del Istmo de Panamá, y por un camino terrestre sorprende y apresa tres convoyes, cargados de oro y plata, llenando sus naves con los

preciosos metales y quedándole un sobrante de quince toneladas, que se vió obligado á ocultar entre los matorrales y los bajíos de la costa. Al poco tiempo, el temible corsario, cuya celebridad se iba haciendo remarcable por tierra y mar, aparece en Vera Cruz, é incendia los almacenes y depósitos de productos coloniales, ocasionando á España un perjuicio avaluado en no menos de doscientos mil ducados.

Después de tantas contrariedades como había sufrido en la realización de sus propósitos, empezaba á ser terrible la venganza. Vuelto á Río Francisco, partió sus ganancias con un barco francés que le había ayudado en sus dos últimas contiendas.

Desde una elevada cumbre de las montañas, divisó el Mar del Sur, y como si el



El Almirante inglés Sir Francisco Drake.

Atlántico y el Golfo fueran estrecho campo para sus formidables asaltos, resolvió pasar con sus naves al Pacífico, para combatir allí mejor y hostilizar por todos los medios el comercio y el poder naval de España.

Consecuente con ese propósito, el 9 de Agosto de 1573 llegó á Inglaterra, equipando por su cuenta tres fragatas, con las que secundando á Walter Devereux, y antes de emprender la larga travesía, atacó á Irlanda, volviendo de nuevo á Inglaterra, donde fué presentado á la Reina Isabel, que aprobó su proyecto de agredir las posesiones españolas en los mares del Sur, para donde se dirigió al mando de cinco naves, tripuladas con 164 marineros elegidos.

Durante el viaje, que emprendió costeando el Africa, apresó varios barcos españoles, desembarcando el 22 de Enero de 1558 en la Isla de Mayo, dando libertad á los prisioneros y abandonándoles la pinaza *Cristobal*. Llegó el 4 de Abril á las costas del Brasil y entró el 26 en el Río de la Plata (donde felizmente no se hizo sentir), costeando después la Patagonia, y desembarcando en el puerto de San Julián, donde ahorcó al capitán Juan Daughthy, que servía á sus órdenes. El 21 del mes siguiente repasaba el Estrecho, saliendo al Mar del Sur después de diez y seis días de navegación, perdiendo en la travesía cuatro naves y anclando en la Isla Mocha con la única que le quedaba, después de grandes penalidades.

Su primer acción en el Pacífico, fué apresar un buque español en Valparaíso, llevando en él 400 kilogramos de oro, 1770 botijas de vino de Chile, piedras preciosas y algunas mercaderías.

El 13 de Febrero de 1579, se presentó de improviso el intrépido corsario en el Callao, cortó los cables de doce naves, puso en convulsión el puerto, y se dirigió á Payta, donde apresó otro navío español que se dirigía hacia Panamá ricamente cargado. De esta sola presa, cuyo valor se calcula en 900.000 libras esterlinas, trasbordó gran cantidad de perlas y piedras preciosas, 80 libras de oro, 26 toneladas de plata en lingotes y 13 cajas de monedas.

Después de semejante botín, dirigióse á las costas de Méjico, se apoderó de muchos valores en diferente puertos, principalmente en Acapulco, donde, terminado el saqueo, entregó la población á las llamas.

Cargado con tan fabulosos caudales, deseoso de volver á Inglaterra y temiendo ser atacado por los españoles en el Estrecho de Magallanes, pensó en buscar un paso por el Norte de América, y en esas procuras llegó hasta el grado 43, de donde los fríos y los hielos lo hicieron retroceder á una bahía en el Norte de California, que en la actualidad lleva su nombre.

Habiendo desistido de buscar el paso para Inglaterra por el Norte, se dirigió á las Molucas, á fin de dar vuelta el Africa por el Cabo de Buena Esperanza.

Inglaterra no estaba ya en lucha con España, y muchos enemigos de Drake lo acusaron de haber cometido depredaciones cuando los gobiernos de ambas naciones ya no se hostilizaban.

El gobierno español reclamó por medio de la diplomacia; pero la Reina Isabel, admirada del valor del corsario y seducida por la idea de repartir el botín, se negó á sacrificarle, contestando que "puesto que los españoles se abrogaban el derecho de dominar en todo el Nuevo Mundo con exclusión de las demás naciones de Europa, prohibiéndoles que llevasen á aquellos países sus buques, ni aun para hacer el comercio legítimo, era muy natural que ellos buscaran el modo de proporcionárselo por medios violentos" (1).

(1) Traducido del historiador inglés David Hume.

Isabel no desconocía lo irregular que era el corso establecido por Drake en tiempos de paz, pero reprochaba también la actitud de Felipe II, que protegía secretamente la rebelión de Irlanda.

En cuanto á las utilidades que reportó á Drake y á los comerciantes la segunda vuelta al mundo, conviene atenerse á lo que dice Sewes Roberts en su obra *The Merchant's mappe of commerce*. "Este viaje produjo, después de hechos todos los pagos y descargos, 47 libras esterlinas por cada libra invertida, de tal suerte, que los que aventuraron con él 100 libras, obtuvieron 4.700."

La Reina Isabel nombró á Drake caballero, y aceptó una fiesta que éste dió en su honor á bordo del buque en que principalmente había hecho tan memorables hazañas. El Almirante tomó por armas un globo terrestre con la divisa que sirve de encabezamiento á este capítulo. Las grandes empresas de Drake son, no obstante, las que ejecutó después de lo narrado.

El 15 de septiembre de 1585, partió de Plymouth con una flota de 23 navíos, llevando como tripulación 2.300 soldados. De salida, hizo algunas presas en las costas de España, dirigiéndose al Cabo Verde, donde saqueó é incendió la ciudad de Santiago, dándose inmediatamente á la vela para las Indias occidentales, y encontrando gran resistencia en la ciudad de Cartagena, invadió luego la villa de Santo Domingo, por la que estableció un rescate de 25.000 pesos, que le pagaron los frailes dominicos para salvar á la ciudad de su *paternal protección*. Hizose en seguida á la vela para las costas de la Florida, donde destruyó los fuertes de San Antonio y San Agustín, anclando después en Roancke, puerto de una colonia inglesa, é hizo rumbo á Inglaterra, evitando encontrarse con la escuadra española que, al mando de Alvaro Flores de Valdez, había salido en su persecución. Después de diez meses, regresó á Portsmouth, valuándose en 600.000 libras esterlinas los perjuicios causados á España en este solo viaje. Aunque cargado de riquezas, el arrojo y la audacia de Drake no quedaron todavía satisfechos, y al mando de 30 navíos se presentó en Cádiz poco después, puso en revolución el puerto, y salió para San Vicente, dando muerte á todos los pescadores que encontró á su paso. Fondeó en el Tajo, se apoderó de un galeón de 1.200 toneladas, y vuelto á Inglaterra se le nombró Vice-Almirante en 1588, dándole el mando de una división de la escuadra inglesa, á cargo entonces de Lord Howard d'Effinam, y la que debía combatir á la *"Armada invencible."* Fué entonces que la escuadra de Drake se compuso de 80 navíos y 8 000 soldados, fuerza con que se trataba de dar la corona de Portugal al pretendiente Antonio. Drake puso sitio á la Coruña, habiendo tenido que levantarla debido al heroísmo de sus defensores, entre los que se hizo célebre María Pita. Fracasado el plan, incendió á Vigo y volvió á Inglaterra. Pretendió después tomar las Canarias y Puerto Rico, donde murió su compañero el Almirante Juan Hawkins. Drake se dirigió al Río de la Hacha, y en 1595 incendió esta población, la de Santa María, la de Nombre de Dios, y otras varias.

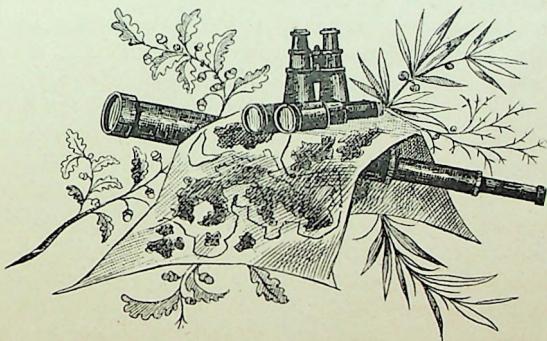
El Almirante inglés resolvió pasar á la Isla del Escudo y de allí á Porto-Bello; pero, atacado de un flujo de sangre, sucumbió en la travesía. Su cuerpo, encerrado en una caja de plomo, fué puesto en el mar, que fué su digno sepulcro, como había sido su cuna. Hizo pocos descubrimientos, pero despertó en su patria el genio de la navegación.

A este audaz marino debe Europa la introducción de las patatas, y España, gran parte de su decadencia en el predominio de los mares" (1).

(1) Datos traducidos de la historia de Inglaterra, y biografía del Almirante Drake por David Hume y otros.

Ese sí fué un corsario! dijo al viejo Manrique alguno de los oyentes.

En realidad, contestó éste; pero es que Draké actuó mucho antes, y lo ayudaba la poderosa Inglaterra; mientras que nuestro Buchardo, nunca contrarió las leyes humanitarias ni puso en peligro el honor de nuestra flamante bandera, no contando con otros elementos que su propio arrojo, sus ensueños de gloria y el eterno anhelo del engrandecimiento de una patria nueva cuyo programa era la realización de un ideal sublime, porque se trataba de un continente que sacudía las cadenas de la opresión ante la humanidad esclavizada.



XIV

TOMA DE MONTERREY

Quand la mer gronde sourdement
Fermez vos portes, pouvres gens.

El 22 de Noviembre de 1818, después de surcar el Pacífico del Norte hasta llegar á las costas americanas, fondeábamos en la proximidad del puerto de San Carlos de Monterrey.

El plan de operaciones trazado por Buchardo, era asolar las costas de las dos Américas sobre el antiguo mar del Sur, cuyos puertos estaban á la sazon en poder de la corona de España.

El bloqueo de Monterrey y la toma de su fortaleza y población, darían principio á esta serie de operaciones, por cierto las más interesantes y conducentes al fin que se había propuesto el gobierno de las Provincias Unidas, cuando autorizara á Echevarría para armar aquel corsario.

Buchardo, en este caso procedió con previsión para asegurar el éxito del ataque. Al fondear fuera del puerto, tratábase de avériguar por medio de la "Chacabuco", que entraría á la bahía durante la noche con bandera norte-americana, las condiciones en que se encontraban los de tierra para defenderse de la agresión.

Tal vez había allí ancladas algunas naves enemigas de las que se aprestaban á combatir con la flotilla chilena que mandaba Cochrane, y que ya por aquel tiempo se había hecho sentir en el Pacífico.

Nuestro comandante quería darse cuenta clara de la situación y los recursos que podía poner en juego el enemigo, para aprovecharse de las circunstancias favorables y penetrar de improviso con "La Argentina", desembarcar al frente de su tropa y apoderarse de la población.

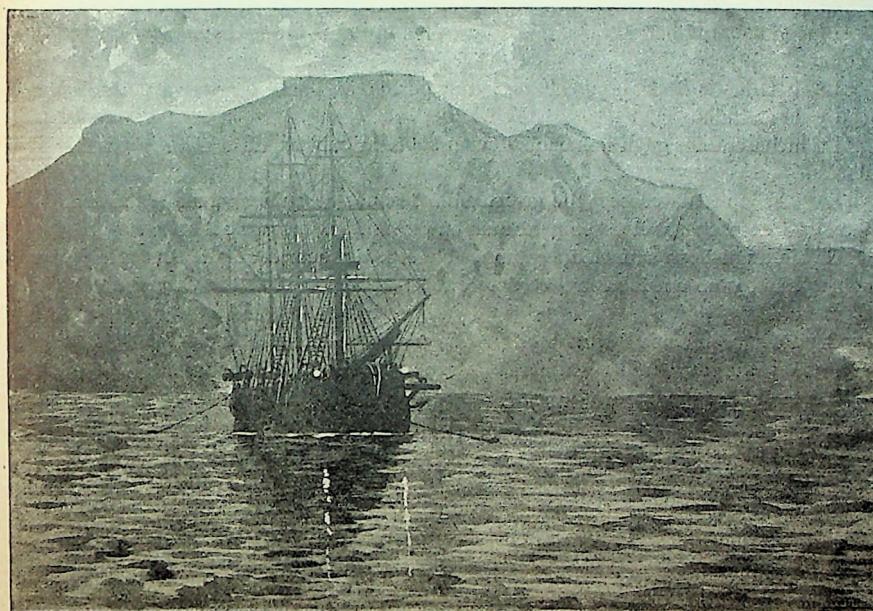
Pero los planes militares más bien combinados por los mejores generales, suelen ser modificados en el momento de la ejecución por un accidente cualquiera, y es entonces que el genio ó la pericia debe manifestarse, salvando la acción comprometida.

La falta de viento impidió á la "Chacabuco" hacer su entrada.

Eran las cinco de la tarde del dia en que debió atacarse, y la corbeta se arrastraba pesadamente, remolcada por los remos de las embarcaciones menores, á más de dos leguas mar afuera. Recién aquella noche, en medio de la oscuridad, penetró en la bahía y fué á dar fondo cerca de unos promontorios, cuyas formas oscuras era imposible definir en medio de las sombras.

La fragata norte-americana encontrada en Atoy, y á cuyo bordo habían almorzado un dia los oficiales de "La Argentina", tenía en su bodega un cargamento compuesto de 18 piezas de artillería de grueso calibre, que su comandante procuraba vender en algún puerto.

Como en el brindis que pronunció un oficial, se hiciese alusión al plan de hostilizar á Monterrey y otros puntos de la California, el comandante americano dirigió inmediatamente su fragata hacia aquel puerto, y previniendo al gobernador, del peligro que les amenazaba, consiguió así colocar á buen precio su armamento. En consecuencia, la plaza se había fortificado para esperar el ataque. Rehechos los baluartes, se montaron en ellos los 18 cañones adquiridos, distribuyéndose en puntos estratégicos del puerto, algunas piezas de campaña, que colocaban la bahía bajo sus fuegos. Del interior se había reclutado también alguna gendarmería, que en un momento dado ayudaría á defender la plaza.



La "Chacabuco" fué á dar fondo junto á unos promontorios, cuyas formas era imposible definir en la noche.

Monterrey era por aquel tiempo un puerto importante. Su territorio interior contaba con riquísimas minas en explotación, y los barcos de ultramar cargaban allí esos metales, como asimismo perlas, esponjas y corales, que producían las costas adyacentes.

El día 23, "La Argentina" fondeó en 15 brazas junto á la boca del puerto. Durante la noche, dispuso el comandante que el teniente Guillermo Shipre, que había reemplazado al valiente Somers, fuese al mando de doscientos hombres armados de hachas y fusiles, y atracando al costado de la "Chacabuco", se pusiese al frente de toda la tropa y efectuase el desembarque al clarear la primera luz del alba, tomando la fortaleza á viva fuerza, si desde ella se le hacía resistencia.

La corbeta estaba anclada bajo los fuegos del fuerte español, y la gente que debía efectuar el ataque, después de los trabajos ocurridos durante el día y el remolque de "La

Argentina", había quedado, en la noche, más para descansar restaurando sus fuerzas por el sueño, que para desembarcar y escalar la cuesta estableciendo lucha á arma blanca; así fué que los lanchones, repletos de soldados y erizados de armas, llegaron sigilosamente hasta la "Chacabuco", y mientras se aproximaba el momento de obrar, se entregaron al sueño sobre el puente y rodeando á su jefe, que confiado en el éxito del plan, olvidó el peligro que les amenazaba si la aurora los llegaba á sorprender.

Era ya de día, cuando se apercibieron de que habían sido sentidos y estaban bajo las bocas de los cañones de la fortaleza.

Habíase perdido el momento de desembarcar sin ser vistos, pero era imposible alejarse. No quedaba más camino que afrontar el combate.

Shipre en persona corrió hacia la popa é izó la bandera argentina, mandando romper el fuego sobre la batería á los gritos de "Viva la Patria", que era la señal para empezar el combate.

La batería de tierra no se hizo esperar, por cierto, para contestar á aquel saludo de fuego y de metralla.

La lucha era desigual. Las balas llovían sobre la cubierta de la nave, y barrián la tripulación.

La posición de la corbeta fué insostenible después de quince minutos. La arboladura estaba casi deshecha, y el casco perforado en diversas partes por balas de cañón.

En tan angustiosa situación, era imposible esperar socorro de "La Argentina", por su mayor calado, y no quedaba otro recurso que arriar del tope de la "Chacabuco" la bandera nacional.

Oiganos lo que dice Buchardo á propósito de este combate, cuyos datos se encuentran en su memoria manuscrita. "Los botes regresaron de la corbeta con poco orden, trayendo el que más cinco hombres: así, no tenía á bordo de la fragata niás que cuarenta, incluso comandante y último muchacho. Toda la gente estaba á voluntad del enemigo; pero éste no la había bajado á tierra, y se contentaba con cañonear el buque para que desenvergase y aferrase velas, como lo ejecutaba, sufriendo mientras tanto un vivo fuego; de modo que la corbeta fué aún nuevamente pasada á balazos de un costado á otro. Mi situación en este instante fué riesgosa; pero procuré conservar sereno el espíritu.

"La fortuna fué que en tierra se encontraban sin ninguna embarcación para venir á bordo, y con estas palabras gritaban desde el fuerte: ¡Oh de la corbeta! si no desenvergan las velas y arrean sus masteleros, les vamos á hacer un fuego vivo y los echaremos á pique. Junto con esto que decían, hacían un fuego á bala y metralla, que pasaba la corbeta de una parte á otra. Se hallaba á bordo un botecito, en el que bajaron á tierra un oficial y dos marineros, donde al momento los apresaron, y á sablazos con ellos, los llevaron al presidio, todos maltratados".

Frustrado el plan de ataque, no quedaba más recurso que retirarse ó buscar nuevos medios de hostilidad.

Un viento fresco del lado del mar, permitió á "La Argentina" entrar á puerto, lo que ponía á nuestra fragata en condiciones de atacar.

Buchardo aprovechó aquella circunstancia para pedir al jefe de la plaza, por oficio que confió á Don Bernardo Copacabana, cirujano de "La Argentina", le permitiera sacar la corbeta de junto á su batería, exigiéndose en respuesta un rescate pecuniario.

Pero en medio de todo esto, Buchardo, que no se arredraba jamás ante las dificultades, había querido sólo ganar tiempo y atacar en nueva forma á la plaza.

Terminóse el día, y cuando la eterna viajera de las horas del silencio rielaba sobre las ondas, no se oía desde la cubierta de nuestro buque más que los quejumbrosos la-

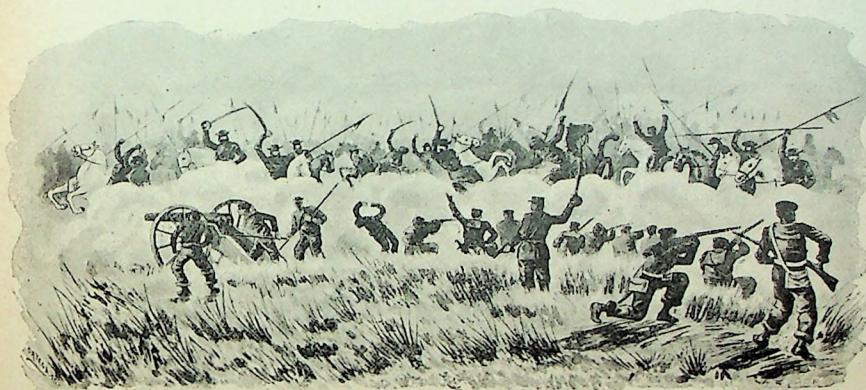
mentos de los heridos abandonados á bordo de la "Chacabuco", y allá á lo lejos, sobre el peñón, el rumor continuado de la bacanal y de la fiesta con que la soldadesca festejaba el triunfo de aquel infiusto día.

Serían las nueve de la noche, cuando los lanchones de la fragata, sin promover ruído con los remos, empezaron á barquear entre la "Chacabuco" y "La Argentina", acarreando á esta última toda la gente que podía entrar en combate.

No sabían por cierto, los del fuerte, la clase de enemigos con que tenían que habérse-las, y á fin de no despertarles sospecha, mientras que se ocupaban en danzar y beber, dejamos en la "Chacabuco" los heridos, pues si los trasladamos á "La Argentina", al no oír sus quejas, los de tierra se hubieran alarmado.

Teníamos yá 200 hombres listos para la nueva intentona.

Se efectuaría un desembarco á la madrugada. Buchardo en persona iría al frente de nosotros, que nos habíamos repartido los ciento treinta fusiles, cargando los demás las picas y hachas de abordaje.



Atacaron con viveza, sufriendo la descarga de nuestros chisperos

Excepto Van Burgen, que quedaba á cargo de las naves y al mando de algunos hombres, toda la oficialidad y hasta el cirujano acompañaría la expedición.

La noche pasó en preparativos y en trasladarse por medio de los botes á un paraje situado una legua más al Sur de la población.

Una vez en tierra, nos organizamos por compañías y marchamos en dirección al fuerte.

Como á mitad de camino, en una encrucijada, nos salió al encuentro una fuerza de caballería que probablemente hacía el servicio de policía de suburbios. Atacaron con viveza y decisión, trayendo los sables desenvainados; pero una descarga de nuestros chisperos, que se escalonaron para esperarlos á la bayoneta, medio ocultos entre las malezas, hizo que remolineasen después de algunas bajas, y fuesen á reunirse en dispersión en un campo inmediato.

Buchardo creyó bueno el momento para que siguiéramos nuestro avance hasta la

fortaleza, lo que se efectuó á marcha forzada, tomándola sin mayor trabajo; porque con el tiroteo de la caballería, habían salido algunos artilleros en protección, y otros se hallaban entregados á un profundo sueño, después de las agitaciones y los festejos de la noche.

A las diez de la mañana, nuestra gente se posesionó del fuerte; arrióse la bandera española y se izó en su lugar la azul y blanca, que fué saludada desde á bordo con una salva y estrepitosos gritos de triunfo.

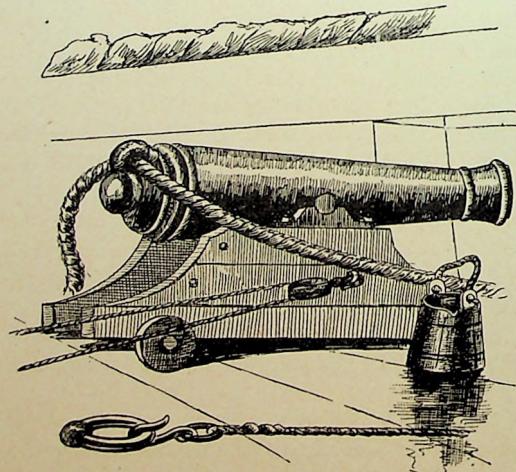
Halláronse en el fuerte, diez piezas de á 12, ocho en la batería baja y dos cañones de campaña.

Durante el día, la población, que estaba próxima al fuerte, con los soldados de caballería y algunos de los que habían huído de la fortaleza, trató de resistirse, abocando en ciertas calles algunos cañones.

Hubo, por lo tanto, que organizar un ataque y entrar en el pueblo á fuego y lanza. La conclusión de aquella resistencia, fué el incendio de la población, que se efectuó con excepción de templos y casas de americanos.

San Carlos de Monterrey estuvo seis días á voluntad del corsario, durante los cuales flameó en la fortaleza la bandera argentina. Hubo que trabajar constantemente para arrasar el fuerte, del que no quedó piedra sobre piedra; y Buchardo en persona, se ocupó en clavar y hacer reventar la artillería española.

El resultado de aquella empresa, no podía ser más favorable para la causa revolucionaria. En un almacén del Rey se encontraron también gran cantidad de barras de plata, que fueron embarcadas, como asimismo algunas piezas ligeras de bronce, que podrían servir para desembarco en las futuras contiendas.



XV

COMBATE DEL REALEJO

When sea-birds fly to land
A storm is at hand.

El 29 del mismo mes, después de calafatear y tapar los rumbos abiertos en los costados de la "Chacabuco" por las balas enemigas, y de reparar los desperfectos de sus velas y arboladuras, nos alejamos de Monterrey, no sin detenernos de paso en la estancia del "Refugio", que pertenecía á un español, quién, según noticias que habíamos tenido, era uno de los que habían hecho más daño y sufrir mayores martirios á los patriotas de Méjico.

Fondeados en la proximidad, nuestro comandante mandó á tierra 60 hombres, 30 de cada embarcación, para tomar posesión de la estancia; lo que se efectuó sin resistencia, en vista de tanta gente como desembarcaba. Los españoles de aquella posesión huyeron para el interior, y nosotros nos ocupamos de proveernos de carne fresca y otros comestibles. Cuando estábamos en el acarreo, nos asaltó una partida de los de tierra, estableciéndose un tiroteo que los puso en dispersión.

Antes de abandonar aquella población, se la incendió, como asimismo los muebles y útiles que contenía.

En el puerto esperamos hasta el día siguiente, á un oficial y dos soldados que se alejaron de la tropa sin causa conocida; pero viendo que no regresaban, y creyéndolos prisioneros, nos hicimos nuevamente á la vela con el propósito de recorrer la costa hacia el Sur, practicando análogas hostilidades en Santa Bárbara, San Juan, San Blas y Acapulco, así como en otros puertos de menor consideración que fueron tomados sin gran resistencia y al primer ataque llevado por las tropas de desembarco, que estaban ya diestrísimas en esta clase de operaciones.

Inmediatamente se procedía á clavar los cañones y á desmontarlos, deshaciendo las baterías. Luego, si la resistencia había sido armada, se entregaba la población á la voracidad de las llamas, respetando, como en San Carlos de Monterrey, sólo los templos y las casas de los americanos.

En la población de Santa Bárbara, el fuego tomó cuerpo hacia el interior del país, favorecido por un fuerte viento que se levantó en la noche, y el incendio general llegó á asumir considerables proporciones.

Nuestros barcos, fondeados en el puerto mientras que ardía la población y los bosques adyacentes, estaban como anclados en medio de un mar de fuego, porque aquellas llamas devoradoras que lamían los flancos de la montaña, proyectaban sus reflejos en derredor nuestro y envolvían el surgidero en gigantescas espirales de humo.

Alquel era el único medio de sembrar el espanto y la desolación en las poblaciones enemigas, y aunque los sentimientos humanitarios de hoy se resisten á acatar como buenos los medios violentos, debe tenerse presente que en esa época se vivía en abierta

guerra, luchando por la libertad; pues no había hogar, ni bien seguro, ni derecho legítimo, para el que tenía que someterse á ser vasallo ó correr con las armas en la mano á formar en las huestes de los heroicos defensores de la patria.

El día 16 fondeamos frente al pueblo de San Juan, y nuestro jefe dirigió una comunicación al comandante de la plaza pidiéndole víveres por su justo valor. De tierra contestaron que tenían balas y pólvora para darnos, en vista de lo cual se resolvió el desembarco, que ejecutamos con cien hombres á las cuatro de la mañana y al mando del 1^{er} teniente Don Pedro Cornet, quien, á las diez de la mañana del siguiente día, estaba ya en posesión del pueblo, sin dar lugar á que el jefe de la plaza pudiese utilizar sus balas y su pólvora. "A las doce, dice la Relación de los viajes de la "Argentina", se retiró Cornet, incendiándolo todo menos el templo y casas de los americanos.

"En esta jornada, agrega Buchardo, tuve bastante motivo de entristecerme. Desertaron, el cabo de voluntarios Pedro Zaldívar y los marineros Nicolás Echevarría, José César y José Rost. Me detuve hasta el 19, creyendo hubiesen sido sorprendidos; pero fuí informado oficialmente que habían implorado la protección de la bandera española".

El día 24 fondeábamos en la Isla de Cerros, una de las tres Marías, con objeto de reparar algunas averías y desperfectos que tenían los barcos después de tan largas navegaciones; y nos encontrábamos entregados á estos trabajos, cuando el 15 de Enero fondeó al O. de la isla un barco inglés que nuestro comandante quiso reconocer. Se enviaron nuestros botes con un oficial al mando de ellos, y el capitán dió la agradable noticia, de que en Lima había estallado una terrible revolución contra nuestros tiranos.

Cuando volvieron los botes y Buchardo supo aquella noticia, quiso conferenciar personalmente con el capitán inglés, y se trasladó á su barco, habiéndose informado así más minuciosamente de lo que ocurría.

El buque inglés había salido de Lima al día siguiente de estallar el movimiento, y muchos amantes de la libertad habían sido descubiertos y arrestados.

Refaccionados lo mejor posible nuestros barcos, nos hicimos al mar, apresando el día 26 un bergantín procedente de San Juan de Nicaragua, con cargamento de cacao. Por los prisioneros que hicimos, se confirmó la noticia de la sublevación de Lima, á propósito de la que, dice Buchardo en su comunicación al G. de las Provincias Unidas: "Supe que se habían arrestado más de 200 patriotas que entraron en "el proyecto de incendiar la casa del virrey, donde estaban algunos de acuerdo con oficiales que hacían la guardia al visir, á cuyo efecto ya tenían bastantes barriles de pólvora; pero que en la misma noche que lo debían ejecutar, fueron descubiertos y sacrificados los más. Que á otros muchos se procuró arrestar, pero que habían fuggido. He adquirido noticias que estos recomendables americanos vagan por las costas de Panamá y Nicaragua, y empeño mi palabra á V. E. de hacer toda diligencia para "recogerlos y llevarlos á esa tierra de libertad".

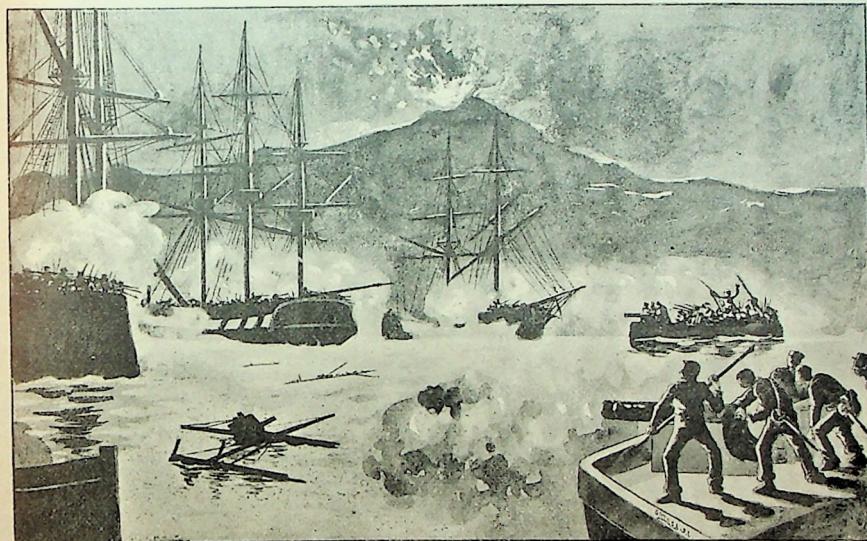
Cuando llegamos á Sonsonate, 200 veteranos guatemalteños, que fueron con el objeto de resistirnos, mostráronse en la costa, donde habían improvisado una batería.

Buchardo, con el propósito de aproximarse todo lo posible, pasó á la "Chacabuco", y cayendo sobre ellos dispersó el gentío con el fuego de nuestras piezas, apresando á la salida un bergantín español que allí estaba fondeado, y cuyo capitán informó que en el puerto del Realejo, situado á corta distancia, se hallaban cuatro barcos más, ocupados en cargar mercadería. ⁽¹⁾

(1) Datos de la Rel. de "La Argentina".

Buchardo se había propuesto seguir asolando los puertos de Méjico, como lo había hecho con los ya mencionados, pero en Centro América contaban los enemigos con mayores elementos.

El 2 de Abril de 1819, después de navegar por la costa de Nicaragua, echábamos el ancla en el puerto del Realejo, que es de tiempo remoto un importante astillero; pues á más de contar con excelentes maderas de construcción, tiene un hermoso fondeadero, defendido por una alta restinga de piedra que va de Sur á Norte, y una isla que deja abiertas dos entradas al canal interior de un río profundo, en cuyas riberas pueden atraer naves de gran calado. Esta posesión española, por sus ventajas marítimas y la riqueza de sus minas, era punto importante de escala, y había sido visitado varias veces, en el siglo XVII, por los piratas que surcaban aquellos mares.



La azufrada claridad daba un color original á las siluetas de los combatientes

El territorio interior, compuesto de elevadas cumbres, presenta un bello panorama, y cerca de la ciudad, entre las montañas plutónicas, existe el Volcán Viejo, orlado de luz, en ignición perpetua, que hace las veces de faro y alumbra á grandes distancias sobre el puerto y el mar, lo que en la noche favorece grandemente á los bajeles para encontrar la entrada.

Buchardo conocía la importancia y estructura de aquella posición geográfica, como también el rol que podía jugar la artillería de tierra, y no obstante la superioridad del enemigo, resolvió apoderarse de los barcos. Al efecto, tomó todas las precauciones que creyó convenientes para entrar al Realejo sin ser sentido.

En la noche, marchamos con "La Argentina" y la "Chacabuco" hacia un alto peñón que está un poco más arriba de la entrada Norte; y una vez allí, se ordenó calar mas-

teleros, para que la peña ocultase la arboladura alta de nuestras naves al vigía del puerto. Se arriaron dos botes y dos lanchas cañoneras con piezas de á 4, y tripuladas por 50 hombres de pelea.

En esta forma pudimos entrar al puerto; pero en el trayecto, y probablemente á causa de la niebla, uno de los botes se extravió, llegando la madrugada sin que se nos reuniese.

Nos ocultamos en la costa durante todo el día siguiente, pues Buchardo no quería regresar á las naves sin solucionar la empresa para que había salido.

El bote no apareció, y sin embargo de las precauciones que se tomaron para ocultarnos, fuimos sentidos por el vigía, que puso en alarma la población.

Los peligros y las empresas difíciles eran las que afrontaba con más denuedo nuestro jefe, así es que nadie se sorprenderá si digo, que con los tres botes y sólo 38 hombres, nos fuimos sobre los barcos españoles.

Tres bajeles defendían la entrada del río: una goleta, un bergantín y un buque de mayor calado, los que regularmente artillados, con gente de fusilería y bastantes marineros, se dispusieron á resistir.

De pronto, y por ambas partes, empezó un fuego vivísimo, trabándose combate á la luz de los arcabuces y del Volcán Viejo, cuya azufrada claridad daba un color verdoso y original á las siluetas de los combatientes, que se agitaban en medio del fragor de la pelea y del estruendo de los cañones.

Después de media hora de lucha, el bergantín estaba ya en nuestro poder; y á los gritos de "Viva la Patria", de los marineros, fueron abandonadas las otras dos naves por sus tripulantes, que se arrojaron ál agua ó fugaron en los botes.

Inmediatamente se mandó un lanchón río arriba, con orden de apoderarse de otro bergantín que cargaba cacao á poca distancia. Estos cuatro barcos, apresados á costa de algunas vidas, reportaron un beneficio considerable, representado por su artillería, 23 marineros y el cargamento de cacao y añil.

A las proposiciones hechas por los capitanes para conseguir el rescate de sus naves, se contestó mandando incendiárlas, reservando solamente el bergantín San José (a) Neptuno, y un lugre denominado María Sofía, para reforzar nuestro crucero.

XVI

BUQUE FANTASMA

Vuela sin alas,
silba sin boca,
azota sin manos,
y tu no le ves, ni le tocas.

(El viento.)

Después de aquel nuevo triunfo, hubo que disponerse á remolcar las naves al fondeadero del peñón, donde se hallaban las del corso.

En cuatro bajales tremolaría la bandera azul y blanca.

Se amarró la goleta al costado del bergantín apresado, y de éste se echaron cables á los botes tripulados por nuestros marineros, que bogaban por turno, remolcando las embarcaciones hacia fuera.

Después de unas horas de remar en esta forma, llegamos en frente de la restinga exterior, desde donde debían divisarse nuestros barcos, pero en el fondeadero sólo estaba la "Chacabuco".

El chinchorro de la corbeta partió con dirección á nosotros.

Un marinero, que venía parado en la popa de la pequeña embarcación, pasó rápidamente á nuestro bordo. Avisó al capitán Buchardo, que hacía unas horas había salido "La Argentina" en persecución de un bajel que con bandera española al tope pretendió entrar al puerto, y que al perderse de vista nuestra nave, se había aproximado por el lado Norte el bergantín goleta, que habían dado en llamar á bordo "buque fantasma" porque desde algunos meses merodeaba y nos seguía por todas partes, sin que pudiesen nuestros barcos apresarlo ni ponérsele á tiro de cañón, pues tenía una hermosa arboladura y un corte de casco muy superior en ligereza á nuestras naves.

El buque fantasma se había avistado por primera vez á la salida del puerto de San Blas, y cuando la población era consumida por las llamas.

El comandante creyó ver, en aquella ocasión, la insignia española en el bergantín goleta, y ordenó á la "Chacabuco" saliese en su persecución. A poco andar, las naves se cambiaron siete ó ocho disparos de cañón, con los que no lograron ofenderse, porque el bergantín había alzado paños y se alejaba cada vez más de nuestra corbeta.

Buchardo, con esos antecedentes y comprendiendo la posibilidad de un peligro, teniendo ya á la vista el bergantín fantasma, se trasladó inmediatamente á la "Chacabuco" en el chinchorro del marinero; iba dispuesto á sostener combate si el caso se presentaba, y no obstante haberle quedado la peor gente para manejar los cañones.

Los del bergantín parecían conocer la desventajosa condición en que nos encontrábamos, porque seguían aproximándose, y á una corta distancia, enarbolando la bandera española, maniobraron en sentido de pasarnos por la popa é hicieron fuego sobre nuestro barco con todas las piezas de babor, que eran ocho, á más de un giratorio de calibre 24 colocado en el centro.

Los nuestros contestaron débilmente á aquel fuego, pues eran bisoños en el manejo del cañón, y Buchardo en persona tuvo que ocuparse de apuntar y disparar las piezas.

Mientras tanto, el bergantín goleta se acercó por la popa, merced á su buena dirección, é hizo una descarga de fusilería por estribor.

Era el momento supremo. Trataban de írseños al abordaje. Nuestro comandante se había dispuesto á rechazarlos ó sucumbir con honor, cuando, arriando la bandera española, afirmaron la chilena en su lugar.

Aquel inesperado cambio de bandera llenó á todos de estupor.

El parte de Burchardo de 6 de Abril de 1819, á propósito de este combate, dice así: "Este fué un momento de conflicto. La corbeta no estaba bien servida, por la calidad de la mayor parte de su gente: la de provecho estaba en el canal al cuidado de las presas, y no sabía del paradero de la fragata; sin embargo, nos resolvimos á sostener el honor del pabellón.

" La admiración y el coraje sucedieron al dolor de ver aquella sangre vertida tan bárbaramente. Yo habría hecho el debido escarmiento, pero no tenía fuerza bastante para ello. Llamé al comandante del bergantín, por quien supe llamarse Coll, y que el buque era "El Chileno", corsario contra los españoles. Las reconvenencias sobre su inicuo manejo se me atropellaron, y él no tuvo más que contestar, con la confusión que le causaban mis palabras".

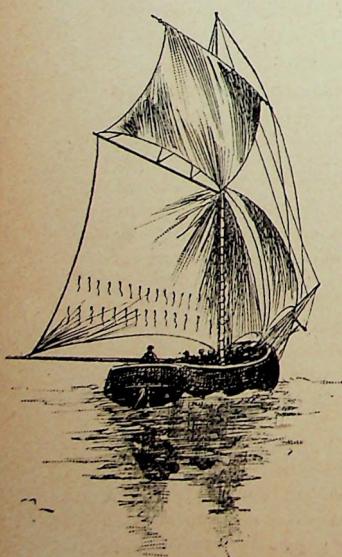
Aquella tarde llegamos por fin con el bergantín y la goleta del remolque, al costado de la "Chacabuco". La noche se pasó tristemente entre curar heridos y lavar la cubierta de la corbeta enrojecida con la sangre de los que habían sucumbido.

No sabíamos tampoco lo que había ocurrido á bordo de "La Argentina", que estaba en alta mar, y esto nos tenía sobresaltados; pero bien pronto debíamos volver á recibir la impresión de una agradable nueva.

Cuando á la siguiente mañana, el astro del día levantaba su globo de fuego animando de variadas coloraciones las crestas de la montaña, viéreronse sobre el mar las velas blancas de nuestra querida fragata; navegaba majestuosamente remolcando una presa hecha en pleno océano.

Buchardo supo que aquel barquichuelo apresado pertenecía al corso chileno, y dando muestra de su caballerosidad y de la hidalguía que ha caracterizado siempre á los hombres que pusieron su espada al servicio de nuestra gloriosa causa, ordenó la libertad del falucho, haciéndole notificar que, puesto que Chile y la Argentina luchaban por la independencia americana, no era á él á quien correspondía obstaculizar su viaje.

Veremos después cómo se correspondió á esta noble acción de nuestro comandante, que contrasta visiblemente con la actitud de Coll.



XVII

PRISION DE BUCHARDO

Tempo, vento, signor, donna, fortuna,
Vóltano e tornan come fa la luna.

El término de ocho meses fijado por la Junta Revolucionaria de las Provincias Unidas para que "La Argentina" invirtiese en efectuar el corso contra las naves españolas, había vencido hacia ya tiempo. Dos años transcurrieron desde nuestra salida del Río de la Plata; y dar la vuelta al mundo á impulsos del viento, acometiendo las empresas navales que quedan narradas, no era obra de ejecutarse mas ligero.

El 8 de Julio de 1819, navegaba nuestra escuadrilla, compuesta de cuatro bajeles, por el Pacífico Austral, á la altura del puerto de Valparaíso. Nuestro comandante recordó en medio de la oficialidad, que el día siguiente debía festejarse el segundo aniversario de la jura de nuestra carta fundamental jurada en Tucumán, y á fin de hacerlo dignamente, dispuso que las naves arribaran, siendo la "Chacabuco", el bergantín y la goleta, los primeros en penetrar al puerto de Valparaíso, donde fondearían á la madrugada del día 9.

"La Argentina" haría la misma operación horas después.

Valparaíso era seguramente un puerto amigo, ocupado por los que sostenían la causa americana, y centro del poder naval de Cochrane, (1) que había organizado una escua-

(1) Marino inglés, conde de Dundonald. Nació en Escocia el 27 de Diciembre de 1775. Murió en Inglaterra en 1869. Ingresó en la marina británica en clase de teniente en 1797, á las órdenes del almirante Keith, el que le dió el mando de la *Reina Carlota* y más tarde el del *Speedy*, baje de catorce cañones, con el que Cochrane hizo en diez meses las presas de treinta y tres buques. Prisionero de los franceses en 1802, fué canjeado, y ascendió á capitán por su gobierno. En 1808, en la lucha de España con Napoleón, peleó contra éste. Destituído el año 1814 de un rango en la marina inglesa, por haber propagado noticias falsas con objeto de obtener ventaja en negocios de Bolsa, pasó á Sur-América, donde en 12 de Diciembre de 1818, habiendo sido nombrado hijo adoptivo de Chile, se puso al frente de la marina de esta República. Afortunado en aquellos mares, venció en varias ocasiones á las naves españolas en la lucha que se prolongó hasta 1822. En 1823, invitado por el emperador D. Pedro I, para tomar el mando de la escuadra del Brasil, aceptóla, bien por encontrarse disgustado con la marcha de los asuntos entre Chile y el Perú, ó porque su carácter, dado á las aventuras, le impulsara á nuevas campañas. Prestó valiosos servicios al Brasil en su movimiento de independencia contra Portugal, y el gobierno del nuevo Imperio premió á Cochrane con el título de Marqués de Maranhão y una subvención que decretó el Cuerpo Legislativo, la que según parece no llegó á cobrar. Terminada la campaña, pasó á Grecia, contribuyendo poderosamente á su independencia, hasta que efectuada ésta regresó el inglés á su patria, donde su gran popularidad, alcanzada en las campañas de América, facilitó su rehabilitación. Fué, pues, restituído á su antiguo puesto, y hacia el año 1848 era oficial de alto rango en la marina real británica. En 1849, el gobierno inglés le dió el mando en jefe de las fuerzas navales que hacían los cruceros de Norteamérica y las Indias occidentales, y el año siguiente, revestido de facultades extraordinarias, Cochrane exigió de Venezuela, bajo amenazas formales, la satisfacción de ciertas reclama-

drilla en la misma forma que nuestro Brown y Buchardo, para perseguir idénticos propósitos mientras no se reconociese la independencia de éstas repúblicas.

La orden del comandante se cumplió inmediatamente.

El día 9 temprano, cuando entramos con la nave capitana, nos apercibimos de que las otras tres habían fondeado entre las de la escuadrilla chilena, bajo los fuegos del castillo, y habían arriado la bandera argentina.

Aquella actitud, suponiendo que las naves estuviesen apresadas, lo que parecía indudable, era verdaderamente de difícil explicación para nosotros; pero la orden de arresto que inmediatamente de fondear le fué comunicada á nuestro comandante, por dos oficiales de parte de Lord Cochrane, le hizo definir su situación con claridad.

A "La Argentina" y su tripulación le cupo idéntica suerte que á las otras naves, después de haber paseado triunfante por los mares del orbe la bandera azul y blanca!

Al tener que narrar este acto de incalificable violencia, dijo el viejo Manrique, no quiero dar expansión á mis propias apreciaciones, porque éstas serían tal vez apasionadas. Leamos lo que dice el comandante Buchardo en su protesta formulada en Valparaíso ante el escribano público, la que, como los diarios de navegación, se encuentra publicada por el Dr. Echevarría en un folleto del año 1819, que conservo en mi poder.

"Hipólito Bouchardo, capitán de la fragata corsario "Argentina", fondeada en esta "rada, digo: Que después de concluído el crucero, salí del puerto del Realejo con tres "presas hechas por mí, á saber: la corbeta "Santa Rosa de Chacabuco", una goleta "María "Sofía" y un bergantín "San José (alias) "Neptuno", cuyas presas anticiparon su entrada "en este puerto. A mi arribo, fuí informado por sus oficiales hallarse desposeídos del "mando y secuestrados por orden del Vice-almirante de estas fuerzas navales, Don Tomás "Cochrane; y en estas circunstancias hallándome á bordo de la fragata "La Argentina", "fuí abordado en la noche por dos oficiales de mar, de la escuadra, con sus espadas des- "nudadas en ademán de herir, ordenándome en nombre del almirante cediese á la fuerza "y entregase el buque á su disposición, y sin hacer la menor resistencia, ni yo, ni otra "persona de la tripulación, fuimos todos trasbordados al navío "San Martín" y entregada "la fragata sin más formalidades correspondientes ni más resguardo que un recibo. Y "como este procedimiento no sólo perjudica los intereses que administro, sino también el "crédito de la Nación Argentina, bajo de cuyo pabellón he hecho su corso, así como "mi buena reputación en el crucero, desde ahora y para siempre protesto todos los "daños y menoscabos que se me irroguen, una, dos y tres veces contra quien los haya "causado." (1)

" Tan violento proceder contra un buque armado en guerra de una nación aliada, y "en momentos en que las armas argentinas que habían contribuído á dar su libertad "á Chile continuaban afianzando su independencia por empeños de su mismo go- "bierno y senado, sólo podía explicarse por la arrogancia del Almirante Cochrane, que, abusando de la preponderancia que le daban sus extraordinarias hazañas, su

ciones hechas por súbditos británicos. La dureza de la nota mandada con tal objeto por aquél, estuvo á punto de originar un conflicto entre ambas naciones. Arreglado este asunto por la cancelación de las notas cambiadas, Cochrane se retiró á Inglaterra, y allí falleció en la fecha citada. Sus cenizas están depositadas en el monasterio de Wéstminster. El año 1873 la ciudad de Valparaíso levantó, en memoria de Cochrane, su estatua de bronce frente al Océano que el marino surcó victorioso."—(H. de la M. Británica).

(1) Doc. del arch. Reclamo del Dr. Echevarría como armador del corsario.

" fama universal y la necesidad que la causa americana tenía de sus servicios, solía contrariar con sus actos la misma política del gobierno chileno. (1)

" Oyendo un infundado reclamo hecho por el capitán Shineff de la fragata " Andrómaca " de S. M. B., sobre un buque inglés visitado por Buchardo durante su crucero, y atendiendo á la queja de un súbdito británico, que se decía dueño de la goleta "María Sofía" apresada en el Realejo, el Almirante Cochrane, usurpando las atribuciones del gobierno y de los tribunales argentinos y constituyéndose en juez, había ordenado el secuestro de los buques y la prisión de Buchardo y su tripulación. Debe decirse también, por muy doloroso que sea ver deprimida la elevación moral de un héroe tan grande como Cochrane, que el verdadero móvil de aquel acto, fué la fama del rico cargamento y de las barras de plata que "La Argentina" traía á su bordo, que fué por lo primero que preguntaron los oficiales que se posesionaron de la fragata!

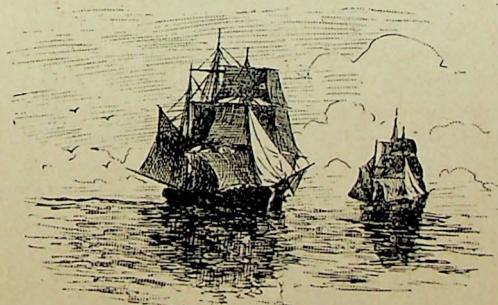
" La arrogancia y el poco miramiento de la conducta del Almirante Cochrane, respecto del gobierno de Chile, y su hambre de oro, de que dan testimonio sus Memorias, (2) contrastaban con la moderación y el desinterés del General San Martín, dos veces vencedor al frente de un ejército poderoso, y á cuya espada estaban fiados los destinos de aquella república naciente y la suerte de la América del Sur. La antipatía con que Cochrane miraba desde entonces á San Martín, en su empeño de arrebatarle el mando de la proyectada expedición al Perú, tal vez contribuyó en parte á que Cochrane cometiese esta violencia contra un buque de la marina argentina, cuya bandera enarbolaba su glorioso rival.

" Así, quizá Buchardo vino á ser la víctima entre dos colosos!" (3)

(1) Oficio de O'Higgins y del Senado de Chile (Arch. de Rel. Exteriores).

(2) V. Narrative of services in Chile, Perú, etc. Lond. 1859.

(3) General B. Mitre. "El Crucero de La Argentina".



El 9 de Julio de 1819, debía festejarse en Valparaíso.

XVIII

INTERVENCION DIPLOMÁTICA

Don Tomás Guido, Diputado de las Provincias Unidas del Río de la Plata, se encontraba á la sazón en Chile, como agente diplomático argentino, é inmediatamente entabló gestión reclamando de aquel apresamiento. (1)

La Junta del Gobierno argentino le decía al mes siguiente: "El Director Supremo " me ordena recomienda á V. E. el que, interponiendo el carácter oficial que reviste, recla- " me ante ese gobierno sobre tal hecho, con la energía é interés de un Estado indepen- " diente, en que existiendo tribunales á quienes compete el juzgamiento de las acusaciones " que han dado mérito á las disposiciones del Almirante de la escuadra de Chile, debe " ventilarse y resolverse en justicia conforme á la ley, un asunto ajeno enteramente á la " autoridad de ese gobierno." (2)

Pero la diplomacia hacía poco camino en este asunto, sin embargo de la actividad de sus gestiones. Buchardo, parte de la tripulación y las cuatro naves argentinas, permanecían en rehenes.

En tal situación, el diputado Guido entabló nuevas gestiones por la demora que se producía sin resolver ni terminar aquel asunto, é indicando medios conciliatorios, decía: " El Teniente Coronel Bouchard reclama nuevamente mi interposición por la lentitud del " juicio sobre el esclarecimiento de su conducta, y del dilatado arresto que sufre, sin que " hasta ahora se le haya notificado la causa de su prisión, ni llamádosele á declarar. " Sus buques serán tan eficientes para la defensa del Río de la Plata, como ha sido "La " Argentina" en su largo crucero contra los enemigos de la América. En verdad, que la " sola lectura de los diarios de "La Argentina" descubre servicios recomendables á la " causa común, los que en la balanza de los consejos de V. E. me atrevo á asegurar " inclinarán su juicio de un modo favorable á Bouchard. En medio de estas consideracio- " nes, si V. E. hubiese á bien que ponga un medio equitativo para prevenir las consecuen- " cias que en varios respectos deben recaer de la continuación del juicio, tendrá el honor " de elevar mis proposiciones á V. E. en términos conciliatorios." (3)

La proposición de nuestro Encargado de Negocios fué aceptada. Establecía, en resumen: 1º Sobreseer en la causa; 2º Entregar bajo fianza las cuatro naves á Buchardo; 3º No modificar por aquella resolución los derechos que tuviesen los reclamantes de la "María Sofía", para presentarse ante los tribunales argentinos.

Los siguientes, sori párrafos pertinentes de aquel oficio de nuestra cancillería: "Es " fuera de duda que la mayor parte de la tripulación de "La Argentina" y sus presas se

(1) Nota oficial fecha 23 de Julio de 1819. Arch. de Rel. E.

(2) Documento del A. G.

(3) Oficio de Guido al gobierno de Chile.

" ha dispersado y tomado partido en otros buques, que algunos de los oficiales han seguido igual suerte, y que los acusadores no existen. Este asunto, por su naturaleza empeña ya la especiacion pública. Sean cuales fueran los errores del comandante Bouchard en el cumplimiento de las instrucciones de mi gobierno, y la más ó menos probabilidad de los hechos que se le imputan, V. E. conocerá que el prospecto de su causa con los desagradables incidentes que ocurrieron en el embargo de los buques y después de manifestados por la prensa los servicios de Bouchard en su última campaña, y la buena fe con que bajo el pabellón de mi nación arribó á Valparaíso como á un país amigo y aliado, dá margen á observaciones incoherentes al interés común en que creo á V. E. empeñado." ⁽¹⁾

La comisión de presas, en el despacho del Director Supremo de Chile, formuló unos días después, el siguiente auto definitivo:

" Santiago, 9 de Octubre de 1819.—Póngase en libertad al Teniente Coronel don Hipólito Bouchard, y devuélvasele la fragata Argentina y demás buques tomados en su corso, esperándose del Superior Gobierno se servirá disponer la satisfacción debida al pabellón de Chile por la resistencia que parece haberse hecho al registro ordenado por el Vicealmirante Lord Cochrane.—GODOY.—ARROYO.—VERA."

Los granaderos á caballo, que, como sabemos, se creían invencibles por el hecho de haber sido organizados y mandados por el General don José de San Martín en sus cargas decisivas, se encontraban por entonces en Valparaíso bajo el mando inmediato del coronel Necochea. Desde el apresamiento de las naves, se producían diariamente sangrientas reyertas entre soldados argentinos y chilenos, y se acentuaban cada vez más las rivalidades de valor y nacionalidad que son comunes entre hombres de guerra.

Era también notorio la prevención de Cochrane queriéndose oponer á los designios del General San Martín, la debilidad de la junta de gobierno chilena para juzgar al jefe prisionero, y el poco caso que se había hecho de las reclamaciones de Guido.

Una mañana, antes de producirse el auto definitivo, Necochea ordenó á un pelotón de los granaderos á caballo, que al mando de un oficial se trasladasen en un bote á "La Argentina", tomasen posesión de ella de grado ó por fuerza, e izaran de nuevo nuestra bandera nacional.



Un pelotón de granaderos tomó posesión de la fragata.

(1) Del arch. de R. E.

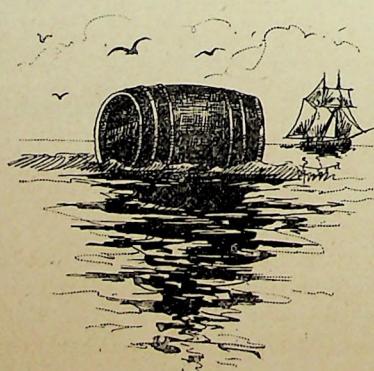
Más tardó Necochea en decidirse á autorizar aquello que el oficial y los granaderos en encontrarse sobre el puente de la nave; de modo que, el dia que Buchardo se trasladó á bordo munido de la orden en que se le comunicaba su libertad y se le autorizaba para tomar posesion de sus barcos, se encontró allí con sus antiguos compañeros de San Lorenzo, los soldados de la patria, cuya historia había él properdido á engrandecer con tantos hechos gloriosos, y vió con satisfaccion que en su nave tremolaba la bandera azul y blanca que había paseado majestuosamente por casi todos los mares del orbe en medio de los gritos de triunfo y el estruendo de los cañones.

Á HIPÓLITO BOUCHARD (1)

Salve feliz viajero; ya triunfaste
De tus fieros rivales, que sumidos
En su furor inerte, con bramidos
El mérito proclaman que ganaste.
Salve otra vez, y mil, pues que pisaste
A la crinosa envidia y abatidos
Sus impíos ministros, confundidos.
Entre las glorias giran, que alcanzaste.
Llegó joh Bouchard! al seno placentero
De la santa amistad. Allí recibe
De los más dignos premios el primero.
Tu nombre ilustre, ya la historia escribe;
Y la misma, por colmo de tu gloria,
Del tiempo lo encierra á la memoria.

V. A. Echevarria.

(1) El soneto que publicamos, fué escrito por el armador de "La Argentina", al tener noticia del arribo de Buchardo.



XIX

JULIAN MANRIQUE

When sea-birds fly to land,
A storm is at hand.

Desde el año 1815 hasta el 21, con motivo del decreto declarando el corso argentino, flameó por todos los mares el pabellón nacional, y no fueron solamente remarcables y gloriosos los hechos realizados por "La Argentina".

Nuestras naves cañonearon á un tiempo al enemigo en las Antillas, el Mediterráneo, Mar de la India, Atlántico del Norte y del Sur, y en el Pacífico. Clayter llevó nuestra bandera hasta los mismos puertos españoles, hostilizando vigorosamente el comercio de Cádiz en presencia de sus propias escuadras, con las que no rehusó medirse. (1)

"Taylor se presentó en las Antillas y dominó por un tiempo el Golfo de Méjico, desbarajustando el comercio español en la Isla de Cuba; y Brown por fin, en el Plata, en el Atlántico y ante las fortificaciones del Callao y Guayaquil, mantuvo con honor su enseña de comodoro argentino, coadyuvando así eficazmente á arruinar el poder naval de "la Metrópoli" (2).

En Mayo de 1821 quedó abolido el corso; pero Buchardo había acompañado el año anterior, en su nave, al General San Martín en su memorable expedición al Perú, siendo después ocupada la fragata en la escuadra de ese país.

Estando al mando de *La Prueba* en el puerto de Guayaquil, se le incendió (1829), y unos años después, el gobierno peruano, en pago de los servicios que había prestado, le hizo donación de la hacienda de San Javier de la Nazca, que linda con Palpa.

Aquella nación hermana fué desde entonces la patria adoptiva de nuestro héroe, quien se retiró á la vida privada, poseyendo una regular fortuna, y murió en 1843, sin haber vuelto á la tierra cuya historia ilustró con tan brillantes hechos.

A esta altura de la narración, detúvose Manrique, como reflexionando ó tratando de recordar algún acontecimiento cuya relación hubiese pasado por alto.

Sus oyentes, viendo que no continuaba, le preguntaron que si pensaba terminar tan pronto su interesante historia.

Oh! respondió el viejo, lo que les he referido ha sido solamente la historia del corsario y la del comandante Buchardo, pues si tratase de narrar la mía, tendrían mucho que escuchar, y concluirían por cansarse.

Los muchachos pidieron á Manrique, que ya que había tenido tanta paciencia para contárselas con minuciosidad la mayor parte de los hechos que van consignados, les

(1) Memorial Chayter. Informe de la comisión de peticiones.

(2) Bartolomé Mitre. El crucero de "La Argentina".

narrase, aunque fuese ligeramente, cómo hizo para venir desde Valparaíso, y en qué otras acciones de guerra había tomado parte en su juventud.

Como á los ancianos una de las cosas que más les gusta es tener en derredor de sí un número de personas que los escuche con atención y comente sus observaciones, consejos, ó hechos de armas, el Capitán Julián Manrique, que, como el lector ha tenido ocasión de saber, gozaba de una feliz memoria, reanudó así su relación:

Mi destino en la vida ha sido el de ser pobre, y así me ha de llegar la hora final de la existencia, que no está yá lejana, á juzgar por los años que he vivido y los muchos sufrimientos y trabajos que he pasado.

A fines del mismo año en que apresaron en Valparaíso á nuestro comandante y distribuyeron gran parte de la tripulación de nuestros barcos, resolví como mejor y más prudente volverme á Buenos Aires, donde llegué el mismo día que descendía del gobierno el Director Pueyrredón.

Constituía mi haber, después de tan largas penalidades, una *matra* pampa, la rota puesta y ni blanca en el bolsillo.

Todas aquellas ilusiones que me había formado al embarcarme, se habían realizado en parte, porque en la vuelta al mundo no nos habían faltado:

Esclavos que libertar,
combates que acometer,
piratas que cañonear,
contrarios que deshacer,
bajeles que desarmar,
fortalezas que destruir,
enemigos que acabar,
amigos que redimir
y ciudades que incendiar.

Pero en cambio llevaba en el alma el dolor de ver las injusticias de los hombres, que era lo que me apenaba y de lo único que podía darme cuenta á aquella edad, viendo prisionero á nuestro valiente Buchardo, después de haber realizado tantos gloriosos hechos.

Acostumbrado ya al rudo manejo de las armas, me acomodaba más el servicio militar que cualquier otro trabajo.

No faltaban por aquel tiempo en esta tierra revoluciones y disparadas en que meterse, pero para mí ya eran juego los tiroteos y guerrillas después de haber asaltado fortalezas á la bayoneta y de haber resistido á pie firme, sobre el puente de nuestras naves victoriosas, las oleadas de muerte que nos traían las lluvias de metralla.

Me encontré en el puente de Marquez y en casi todas las 25 revoluciones que hubieron en ese año, mientras subieron y bajaron del poder 11 gobernadores, habiendo ascendido entonces hasta el grado de teniente.

Vuelto de la campaña con los tercios de Soler, auduve con las tropas del gobierno hasta el año 27, en que, consecuente con mi destino y mis antecedentes de hombre de mar, marché de nuevo en corso en uno de los pailebots de Casares, contra las fuerzas del Brasil.

Allí debía encontrarme con nuestro valiente oficial Espora, convertido ya en comandante, á cuyo servicio pude quedarme, satisfecho de volverlo á encontrar y de que me hubiese reconocido después de tanto tiempo.

Volvíamos al conocido juego de asaltar al abordaje y de apresar buques al enemigo, hasta que concluída esta segunda campaña, entramos otra vez á la capital argentina, habiendo dejado en la Ensenada de Barragán la zumaca "Victoria", que era presa conseguida en los últimos asaltos.

Me encontraba de nuevo en Buenos Aires, y aunque pobre, confieso que en ese caso mis sentimientos de patrío hallábanse satisfechos, y que me creía más rico que un Creso, considerando que podía alzar alta la frente al oír que me llamaban defensor de la patria y valeroso soldado de la Independencia.

Unos meses después salimos á campaña con el batallón del Orden.

Esta vez no me ayudó la suerte, pues caí prisionero de Don Fabián Rosas, y con tres heridas, en el combate de Barracas. Despues pasamos á Montevideo, y entre indigencias y sufrimientos, tuvimos que vivir hasta que llegó el sitio grande de aquella ciudad (1842 á 1846), donde pasamos largos años de privación que parecían no iban á terminar jamás.

Por fin, cuando habíamos salvado de aquel trance tan duro, volvimos á la querida patria, donde tuve que servir en otro sitio de menor duración (1852 á 1853) como ayudante de la Legión Militar y 1^{er} batallón de Guardia Nacional.

Era ya mi destino seguir eslabonando una larga cadena de sufrimientos y de luchas, así es que, sin darme mucho tiempo de descanso, pronto nos encaminaron en dirección al Paraguay, donde había que redimir aquella provincia hermana, que no había dado oído á los apurados llamamientos que le hacían los pueblos de América, gimiendo bajo el doloroso yugo de la esclavitud y la opresión.

Largo sería el relato de tantas penalidades y trabajos, verdaderos temas para que escriban volúmenes los historiadores que en el porvenir se ocupen de tan remarcables hechos.

Pero de las campañas en que he tomado parte, ninguna más gloriosa que la efectuada en los dos años de navegación de "La Argentina", y á ningún jefe recuerdo con más cariño que á nuestro valeroso comandante Buchardo, que creo sin exageración, ha sido el primer marino de nuestra escuadra; porque con su ánimo resuelto, su valor y su arrojo, fué el que dió á la patria argentina más inmarcesibles glorias, el que tomó la primera bandera española en San Lorenzo y hizo temblar la azul y blanca, dando la vuelta al mundo por primera y única vez, pregonando nuestra independencia, por medio de tratados, ó con la voz elocuente y el fuego de sus cañones.

TUMBA IGNORADA

Si algo pedirte pudiera,
 Si me oyeses, en tus ondas
 Sepulcro encontrar quisiera,
 Mi cuerpo entregarte, ¡si;
 Para que no viese el hombre
 Sobre lápida ninguna
 Jamás escrito mi nombre,
 Ni preguntase quién fui.

(L. Echeverría.)

Como se vé por el capítulo anterior, Julián Manrique es un personaje real; su nombre figura en las listas de revista que se conservan en los archivos de gobierno.

El pueblo, que ama sus defensores y sus héroes, vió con satisfacción que el H. Congreso Nacional, atendiendo á su foja de servicios, incluyó su nombre en la lista de guerreros de la independencia (1º de Febrero de 1869). Tratóse especialmente este caso no previsto por la ley. Era un soldado que había hecho todas sus campañas, y prestado importantes servicios en el mar á la causa de la libertad.



Sobre aquella tumba, en las móviles arenas, escribimos una estrofa al Plata, del más nacional
 y genuino de nuestros poetas.

Habían pasado quince años, más ó menos, desde aquella época en que íbamos constantemente á escuchar en el rancho de los pescadores las narraciones del viejo marino.

Una tarde que vagábamos al azar, recordando los tiempos juveniles, por las tosudas y pintorescas calles de árboles de Punta-Chica, se nos ocurrió buscar en medio de los jardines modernos y de los preciosos chalets, la antigua vivienda de nuestro amable viejo.

La traza de nuevas calles había cambiado casi completamente aquellos parajes.

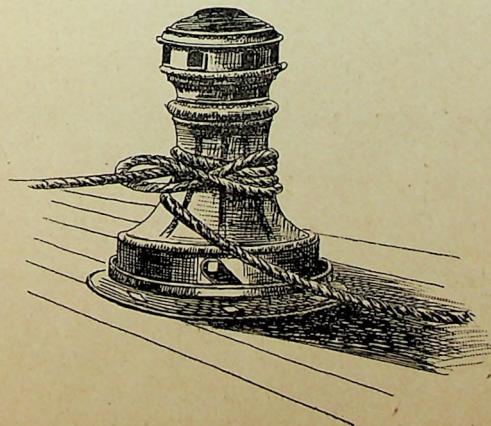
El rancho no existía; y sólo el ombú, que pudimos reconocer por la voluminosa forma de su tronco, se encontraba á la orilla del antiguo camino, que había quedado incluido en la totalidad del nuevo plano de una quinta moderna.

Este era, en suma, el único amigo que nos quedaba en aquellos parajes. Llegamos hasta él y contemplamos cómo habían sido destruídos sus gajos por el vendaval del tiempo. Sus brazos, torcidos y viejos, parecían saludarnos tristemente, recordándonos las largas horas de cariñosa plática que habíamos pasado sentados sobre los rai-gones de su añojo tronco y al amparo de los rayos del sol.

Cuando nos retirábamos de aquel paraje reflexionando sobre la triste desaparición y el fin ineludible que tienen todas las cosas, por queridas que sean, encontramos, al cruzar un camino vecinal, á una mujer del pueblo, que por su traje nos pareció debía ser de la localidad. La interrogamos á propósito de nuestro asunto, y nos contestó en estos términos:

—Yo también soy hija de pescadores; conocí á D. Julián, el capitán de la independencia. Sus hijos y sus nietos no viven ya por este vecindario. Unos siguieron la carrera de marinos y otros se retiraron al interior de la provincia después de la muerte del anciano (fiebre amarilla 1871), que en sus últimos momentos pidió á los parientes y los pescadores le dieran sepultura allá, en el fin de esta calle, al pie de aquellos sauces llorones, en aquel banco de arena que en sus bajantes deja al descubierto el Río de la Plata.

Seguimos nuestra excursión hasta el fin del camino. Llegamos á la arboleda que Manrique había elegido para su último descanso, y bajo la sombra de los gigantescos árboles que blandamente movían sus guirnaldas de follaje al suave impulso de las brisas de la tarde, y contemplando la superficie del majestuoso río, recordamos los versos de Echeverría, el más nacional y genuino de nuestros poetas, escribiéndolos á manera de epitafio, con la punta de nuestro bastón, sobre las móviles arenas que cubrían aquella tumba ignorada y que un momento después había de desbaratar la corriente de las aguas.



XXI

DECRETO PARA EL CORSO

EXPEDIDO EN BUENOS AIRES EL 18 DE NOVIEMBRE DE 1816

La guerra sangrienta que el rey D. Fernando VII, desde su restitucion al trono de sus pares ha continuado por medio de tiranos contra todos los pueblos del nuevo mundo que han reclamado su inmunidad natural, exige las medidas de retaliacion que permite el derecho de gentes, y hacer sentir á la nacion española las consecuencias de la bárbara obstinacion de su monarca, fascinado por ministros corrompidos contra el justo clamor de los americanos injuriados. La humanidad insultada por los crueles agentes de la corte de Madrid, y la infraccion de las leyes divinas y humanas que ha garantido hasta aquí la devastacion y el incendio ejecutados por jefes españoles en todos los ángulos de la América que desgraciadamente han llegado á pisar, justificarian, en el concepto de todo el Orbe, cualquier golpe derivado de la represalia; pero huyendo de manchar los principios santos en que descansa la emancipacion de las Provincias Unidas del Sur, con determinaciones indignas de la ilustracion del siglo, tratando de ajustar mis pasos al sistema de guerra que está en uso entre naciones civilizadas, y convencido de los progresos adquiridos por los corsarios de los gobiernos libres de América, he resuelto dar la extension conveniente á las hostilidades en la mar y hacer más expectables los perjuicios que el rey D. Fernando, en su decreto de 8 de Febrero del año corriente, confiesa haberse ya inferido contra sus vasallos por esta clase de guerra, sosteniéndola vigorosamente, mientras que la España no reconozca la Independencia proclamada por el *Congreso Soberano del Estado*, de cuya direccion y seguridad me hallo encargalo, y á efecto de interceptar la navegacion y comercio de uno y otro país, por la oposicion de las fuerzas navales habilitadas en forma regular de cuenta de la Nacion, ó armadores particulares, mando que sin perjuicio de las ordenanzas generales de la materia, y las adiciones que rigen hasta el dia, se continúe en lo sucesivo el corso contra los súbditos de Fernando VII y sus propiedades, con arreglo á los artículos siguientes:

1º.

El Gobierno concederá patente de Corso, á todo individuo que solicite armar algun buque contra la bandera española, prévia la fianza que estime conveniente, ante la comandancia general de marina.

2º.

Los Oficiales d'los buques de Corso, quedan bajo la proteccion de las leyes del Estado; y gozarán, aunque sean extranjeros, de los privilegios é inmunidades que cualquier ciudadano americano, mientras permanezcan en servicio.

3º.

Los Armadores están facultados para celebrar las contratas que les agraden con la oficialidad y tripulacion de los Corsarios, con tal que no contengan cláusulas que estén en oposicion con los decretos é instrucciones del gobierno.

4º.

Se franquearán de los almacenes del Estado los cañones, fusiles, pólvora y municiones que faltaren á los armadores para el completo de la habilitación del Corsario, con cargo de devolver, concluido el Corso, los artículos suplidos con el demérito y consumo que hubiesen sufrido durante la navegación, por objetos del servicio.

5º.

Los Corsarios serán visitados al tiempo de su salida, por una comisión de la Comandancia general de marina, la cual les leerá las leyes penales, de que pondrá constancia en la nota de visita, y se entregará una copia de ellas á los comandantes para que sean leidas á la tripulación cada ocho días, y si se habilitasen en puertos amigos ó neutrales, serán visitados por los Cónsules ó agentes del gobierno, conforme á sus particulares instrucciones.

6º.

Los Capitanes estarán autorizados para poner en la mar á bordo de los buques neutrales el oficial ó marineros que tuviese mala comportación por embriaguez, cobardía, robos ó sedición y nō en otro caso; pero debe ser por convenio con el capitán del buque neutral, del cual traerá un certificado, que entregará en el departamento general de Marina con el sumario que corresponde, y la carta de ciudadano del país ó otro despacho que tuviere el expulso. Este perderá en favor del armador y la tripulación las partes de presa que le cupieren, declarado por tal reo el individuo transbordado.

7º.

Los efectos, caldos y demás artículos de consumo del país, que se introduzcan procedentes de cargamentos de presas, deberán ser liquidados por la Aduana como cualquier otro cargamento de comercio, incluyéndose todos los ramos agenos; y del total de derechos que resulte, se rebajará la 3^a parte en beneficio de los apresadores.

8º.

Toda presa será remitida á los puertos del Estado, para ser condenada por los trámites legales y de uso en semejante casos; pero si ocurriere alguna circunstancia extraordinaria que le embaraze, usará el comandante del corsario de todo arbitrio, consultando su seguridad, y reservando los documentos justificativos, que presentará á su tiempo al Tribunal competente.

9º.

La plata y oro amonedado, piña ó barra satisfará al Estado un seis por ciento, en compensación del beneficio que se dispensa en los artículos 4º y 7º y por ser capital procedente de apresamiento, debiendo ser precisamente manifestados.

10.

La plata ó oro elaborado en alhajas de luxo, pagarán á su introducción los mismos derechos que otro cualquier efecto comercial, segun el aforo particular que sufran.

11.

Los Corsarios que tomasen al enemigo comunicaciones interesantes, ó oficiales de rango, etc., ó hicieren al enemigo otra hostilidad semejante, serán agraciados de un modo digno de la generosidad del Gobierno, y en proporción á la importancia del servicio que hubieren prestado.

12.

El Gobierno promete un premio á todo Corsario que haga presa de transporte enemigo, con tropas, municiones ó útiles de guerra, dirigidos á hostilizar los paises libres de América, ó reforzar algun punto de los dominios españoles, el cual se regulará segun el caso y circunstancias, graduándose con arreglo al contenido de la presa.

13.

Los Comandantes de los Corsarios destinados á destruir el comercio español, sin ser crueles en el tratamiento de los prisioneros, incendarán y destruirán todo buque enemigo de alta mar, que por su poco valor no quisieren conducir apresado; y se prohíbe á dichos comandantes, baxo las penas á que hubiere lugar, la libertad de devolver por pretexto alguno, ni dexar en poder de los enemigos embarcacion alguna de la clase indicada, reputándose como una hostilidad al país qualesquiera gracia de esta naturaleza.

14.

El Gobierno no es responsable al cumplimiento del art. 7º, cap. 1º de la ordenanza de corso del año 801.

15.

Los buques apresados serán libres de derechos, y pagarán sólo los correspondientes al puerto.

16.

Los artículos de guerra apresados serán libres de derechos: si el Gobierno los necesitase, los tomará por un diez por ciento menos de sus precios en el mercado.

17.

Los negros apresados serán remitidos á nuestros puertos, y el Gobierno pagará cincuenta pesos por cada uno de los que sean útiles para las armas, de doce años á cuarenta inclusive, con sólo el cargo de servir cuatro años en el exército; excediendo aquella edad, vaxando de la de doce, ó si fuesen inútiles en la de servicio, serán absolutamente libres, y el Gobierno los distribuirá á tutela: sobre el valor de los primeros no se cobrará ningun derecho.

18.

Los negros apresados que no se puedan introducir en nuestros puertos por su bloqueo, inutilidad del buque, etc., serán remitidos á puertos de las naciones libres de América, y entregados allí á disposicion de aquellos gobiernos, con la precisa calidad de no poder ser vendidos como esclavos, baxo las penas de ser excluidos los contraventores de todo privilegio, sean cuantos fuesen sus servicios, y del amparo de las leyes de un país que detesta la esclavitud, y ha prohibido el cruel comercio de la esclavatura.

19.

Mi Secretario de Estado en el Departamento General de Guerra y Marina, queda encargado de la ejecucion del presente Decreto, que se comunicará á quienes corresponde, imprimiéndose para el uso de los Corsarios.

JUAN MARTÍN DE PUEYRREDON.

Juan Florencio Terrada,
Secretario.

XXII

FOJA DE SERVICIOS

CARTA DE CIUDADANÍA ARGENTINA Y OTROS DATOS REFERENTES AL TENIENTE CORONEL
DE MARINA, DON HIPÓLITO BOUCHARD.

I

La Asamblea General Constituyente de las Provincias Unidas del Río de la Plata, etc.

SABED: que *D. Hypolito Bouchard*, natural de los Reynos de Francia, despues de reunir á satisfaccion de esta Asamblea todas las calidades acordadas para la naturalizacion de los individuos nacidos en la Península, ha protestado de nuevo sus ardientes deseos de ser incorporado en la sociedad americana, reconocer la Soberanía de las provincias, cuyo ejercicio reside en esta Asamblea, no obedecer otras Autoridades que las que emanaran de ella, y resistir con las armas cualesquier agresiones que se intenten contra la patria por los españoles, ó cualquiera otra nación extranjera; por tanto, y queriendo esta Soberana Corporación darle un testimonio del aprecio que le merecen los europeos virtuosos, que se han decidido inequívocamente por la libertad y felicidad de la América, ha venido en declararlo, como lo declara, Ciudadano americano de las Provincias Unidas del Río de la Plata, y constituirlo, como lo constituye, en perfecta posesion de los derechos que son consiguientes á este carácter; ordenando á toda Autoridad civil, militar y eclesiástica, y á todo ciudadano y habitante en el territorio del Estado, le guarden y cumplan, y le hagan guardar y cumplir todas las exenciones y prerrogativas que por el presente despacho le corresponden. Para todo lo cual le mando expedir este título, firmado de nuestro Presidente en turno, sellado con el sello grande, y refrendado por nuestro Secretario: tomándose razon en el libro de registros cívicos de la Municipalidad respectiva.

Dado en la Sala de sesiones de Buenos Aires, á veinte y dos de Febrero de mil ochocientos trece.—(Hay un sello.)—CÁRLOS DE ALVEAR, Presidente.—*Hipólito Vieytes*, Diputado Secretario.

Vuestra Soberanía concede título de ciudadano de las Provincias Unidas del Río de la Plata á *D. Hipólito Bouchard*.

Buenos Aires, Abril 29 de 1813.—Tómese razon en el libro corriente.—Licenciado, *D. Justo José NUÑEZ*, *Escribano público y de cabildo*.

II

Fué Segundo comandante en la expedicion marítima destinada al Paraguay (1811), la que fué tomada por los enemigos de la causa pública en San Nicolás de los Arroyos, y héchole consejo, de guerra por lo acaecido, resultó ser buen oficial y servidor al Estado. A más de ese título, llevaba el de capitán del bergantín de guerra, “25 de Mayo”.

III

Se le confirió el mando de una lancha cañonera con la que se le hizo un vivo fuego á los enemigos cuando bombardearon la capital, obligándolos á retirarse por el daño que habian recibido. Fué comandante de la zumaca Santo Domingo y de este río, portándose con toda actividad.

IV

En abril de 1812, sentó plaza de sub-teniente de la 1^a compañía del escuadron de Granaderos á caballo.

V

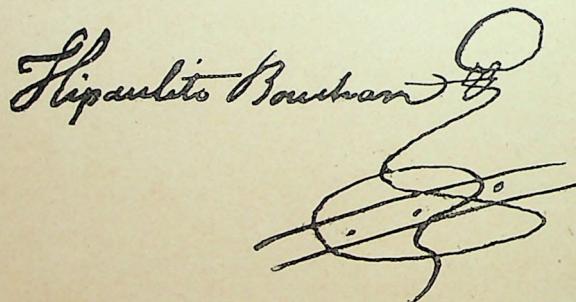
En junio 4 del mismo año, después de la batalla de San Lorenzo, donde tomó una bandera al enemigo, segun el parte del comandante San Martin, se le promovió al empleo de teniente de Granaderos á caballo.

VI

En septiembre 12 de 1816, nombróse al capitán, en el empleo de Sargento Mayor de la marina del Estado.

VII

En las reclamaciones interpuestas por la prision de Bouchard, en Valparaiso, figura en los oficios de Guido, como Teniente Coronel de Marina.



A handwritten signature in black ink, appearing to read "Hipólito Bouchard". Below the signature is a stylized, handwritten seal or emblem, possibly a coat of arms or a personal mark, consisting of several intersecting lines and loops.

EN PREPARACION:

Güemes

Y SUS

GAUCHOS