

SIGNOS CONVENCIONALES

Breve Historia de Tongoy
Antiguas Crónicas Coquimbanas
La Santa Hermandad Serenense
Ovalle y los poblados del Limarí

LA COSTA DE LOS PIRATAS



RENÉ PERI FAGERSTROM

El autor agradece el patrocinio a esta obra por los Departamentos Culturales de las Ilustres Municipalidades de La Serena, Coquimbo y Ovalle, empeñados en difundir los valores históricos-sociales de sus comunidades en todos los ámbitos de la cultura.

Es por eso que “La Costa de los Piratas” contiene elementos inéditos de investigación como asimismo descripciones testimoniales de primera fuente.

La Hermandad de la Costa de Chile agradece a la familia del hermano René Peri la autorización para elevar el libro La Costa de los Piratas a la página web www.hermandaddelacosta.cl

Asunto:	Re: Solicita autorizacion.
Fecha:	Fri, 5 Jan 2018 13:27:50 -0300
Para:	nao chicureo <naochicureo@gmail.com>

Estimado Jorge,

Con mucha alegría le cuento que me fue muy bien en la conversación con mis tíos y mi madre, los tres estuvieron de acuerdo en otorgarles el permiso para permitir la colocación de La Costa de los Piratas en su página web.

Para toda la familia siempre es bienvenido cualquier tipo de reconocimiento que se le haga a René Peri, mi querido nono a quien siempre recuerdo y admiro mucho.

No dude en contactarme para lo que necesiten en el futuro,

Saludos

El 5 de enero de 2018, 10:55, nao chicureo<naochicureo@gmail.com> escribió:

Sra. Consuelo Cid Peri:

La Hermandad de la Costa de Chile en el programa de un zafarrancho que se celebrará en Coquimbo en este mes, con una Asamblea de capitanes, ha retomado el recuerdo del hermano René Peri Fagestorm, rol 1388.

En la idea que se mantiene viva una persona mientras no se le olvida, es que renovamos su recuerdo especialmente entre los más jóvenes, muchos de los cuales no tienen conocimiento de su trayectoria.

Presentaremos mediante una disertación, un resumen de su libro La Costa de los Piratas y su trayectoria como amigo y profesional.

Como el desarrollo cibernético del momento lo permite, solicitamos el permiso a quien corresponda, para permitir el acceso al libro ya indicado a los nuevos hermanos, mediante su colocación en la web en la página www.hermandaddelacosta.cl que dirigimos.

Nos comprometemos a respetar su autoría, su texto y memoria.

Con el deseo de una acogida a nuestra intención de mantener viva su obra, los saluda

Jorge Patricio Sapiains Arnold
Jorge Schaerer Contreras

Hermano de la Costa Rol 2030
Hermano de la Costa Rol 713

Editor de la web

Santiago, 4 de enero 2018

INDICE

A MANERA DE PRÓLOGO.	7
NOTA DE PRESENTACIÓN.	8
HERMANDAD DE LA COSTA DE CHILE.	9
HISTORIA MUY ANTIGUA.	11
¿QUÉ FUE DE LOS CHANGOS?	13
ESPAÑOLES A LA VISTA.	13
LEJANOS GENOCIDIOS.	14
HISTORIA MENOS ANTIGUA.	15
¡LLEGÓ SHARP A COQUIMBO!	17
PELIGRO DE “ENMARARSE”. LOS PUERTOS DE LA HERRADURA.	21
LA HERMANDAD DE LA BANDERA NEGRA.	22
¿BUCANEROS, FILIBUSTEROS O FORBANTES?	26
DEL CARIBE A NUESTRAS COSTAS.	26
LA OTRA HERMANDAD.	29
PIRATAS DE FINES DEL SIGLO XX.	30
HISTORIA DE DOS CIUDADES O LOS VIOLADORES DE TUMBAS.	32
EL TEMIBLE CABO DE HORNOS.	33
OCHENTA ZURRONES CON ORO.	35
EL HOMBRE CLAVE.	36
¿QUIÉN SE LLEVÓ EL TESORO?	36
UN CORSARIO SERENENSE.	37
LOS CORSARIOS CHILENOS.	37
LAS AVENTURAS DE LA “ROSA DE LOS ANDES”.	38
EL “CHILENO” EN CENTROAMÉRICA.	41
EL CAMINO DEL INCA COSTERO.	45
COQUIMBO INDEPENDIENTE.	46
EL APRESAMIENTO DE LA COVADONGA.	47
GUERRAS, NAUFRAGIOS Y OTROS ACONTECERES.	47
ANTIGUAS REFERENCIAS: SIGLOS XVI. XVII Y XVIII.	50
UNA COMPAÑÍA PROMISCUA.	50
PRIMER EXPORTADOR DE COBRE. LOS “CHILEBARS”.	51
LO QUE OCURRE CUANDO NACE UN PUEBLO.	53
EL DÍA “D” DEL HUÁSCAR.	56
DESCRIPCIÓN DE LA “GEOGRAFÍA” DE ESPINOZA.	59
BUSTO A UN MAESTRO EMÉRITO.	62
EL SERRIJÓN Y LA ISLA DE TONGOY.	69
PERÍODO DE AUGE.	70
DECLINACIÓN Y RESURGIMIENTO.	71
EL CAÑÓN DEL FUERTE.	71
LOS BRONCES MORADOS.	72
CARLOS LAMBERT Y ENRIQUE BARNES,	73
TIEMPOS MODERNOS.	74

ORIGEN DEL NOMBRE.	76
LA ISLA QUE NO EXISTE.	77
FULANOS Y ESCORPIONES.	78
ANTE DIOS Y EL REGISTRO CIVIL.	79
ROQUERÍOS PENINSULARES.	80
TERMAS Y PARQUES NACIONALES.	81
UN PINCEL PRIVILEGIADO.	82
OVALLE. LIMARÍ ADENTRO.	84
NOSTALGIAS DE DON NICANOR.	85
EL SUIZO DE GUANAQUERO.	86
LOS COQUIMBOS.	86
LA LEYENDA TIKI TANO.	87
FOLLETOS Y CUADERNILLOS.	89
LA PAMPILLA.	90
UN COMPLICADO ASUNTO LEGAL.	91
LOS AÑOS DORADOS.	92
LOS GRANDES LITERATOS.	94
PASTO DE MAR.	96
EL CACIQUE DE ANDACOLLO.	97
PINCELADAS HISTÓRICAS.	98
CORREOS PUNTUALES.	100
LA LEYENDA DE JUAN SOLDADO.	100
COQUIMBO EN ARMAS.	101
FIANZAS ANTIGUAS.	103
PUERTOS DE GUAYACÁN Y LA HERRADURA.	104
LA IGLESIA DE GUAYACÁN.	105
PRESENCIA BRITÁNICA EN COQUIMBO.	105
¿LITERATURA REGIONAL?	105
BUZOS.	106
LOS HOMBRES DEL CAPELO ROJO.	107
TRES ESCRITORAS ILUSTRES.	107
ENTRE MUSAS Y MEDUSAS.	108
LA FERIA DEL PACÍFICO.	109
LA SEQUÍA.	110
RIÑAS DE HACE UN SIGLO.	110
SECRETILLOS.	110
DURA LEX.	111
EL ÚLTIMO CONSTRUCTOR DE BALSAS.	111
LA IGLESIA DE BARRAZA.	111
LOS COLONOS DE TRENTO.	112
PESCA CHANGA.	114
INSTANTÁNEA DE PLAYA GRANDE.	115
COQUIMBO DE NOCHE.	116
BIBLIOGRAFÍA.	117

“Los pueblos deben recordar su pasado, pues así actualizan sus esfuerzos de progreso y los proyectan a lo venidero”

David Perry Lanas
Escritor Ovallino

A MANERA DE PRÓLOGO

Este no es un libro didáctico, es una vera-historia ágil, entretenida. resultado no muy fácil de obtener en este tipo de obras.

Si uno va a un balneario, el ideal es que se empape no sólo en las olas del mar, sino en su historia. Y esta es una historia larga, de Tongoy a La Herradura.

¿Qué celebridades ha tenido Tongoy?

En primer lugar, Víctor Domingo Silva y Hugo Silva Endeiza. el de Pacha Pulai, la ciudad los Césares. Y el romántico caballero de los cisnes: Augusto Winter.

Yo estuve un día en Tongoy y quedé impresionado con su belleza montaraz. De vuelta, tiempo después, descubrí una ciudad distinta. ¡Qué manera de crecer!

René Peri Fagerstrom no sólo escribe y se inspira en estos litorales, sino invita a sus amigos a admirarlos.

Así llegamos una tarde. Con René nos conocemos desde hace muchos libros. Las historias pasan ligeras. Y en el subconsciente profundo del veraneante. se presentan las ostras. No se parecen a las ostras de Linao, en la Isla Grande de Chiloé. Realmente. no se parecen en nada, ni necesitan tener una perla adentro para llamar la atención.

Llegaron un día los piratas de Sharp a Coquimbo. arrasaron con todo. Incluido con La Serena. Bueno, La Serena no importa, ¡pero Tongoy!

He conversado con un amigo inglés que vive en La Serena. Él asegura que los piratas no han existido nunca.

- Cómo que nunca?

- Eran Oficiales al Servicio de su Majestad Británica -dice flemáticamente.

Ostras, piratas, balnearios de lujo, bañistas, turistas, de todo. De Tongoy a La Herradura, para estar volviendo siempre.

CARLOS RUIZ TAGLE
Escritor, Académico
de la Lengua

NOTA DE PRESENTACIÓN

Andrés Sabella, insigne hermano de la Costa, Premio Regional de Literatura, inició al autor de esta obra en los secretos de las cofradías oceánicas en las mesas piratas de Caldera. Antofagasta y Cobija. Con sus “cautivas” y “remolques” -ceñidas las cabezas con el paño filibustero -libaban pólvora negra y de la otra en homenaje a los horizontes del mar.

La Hermandad de la Costa es una institución sui generis, fundada en Chile, cuyas filiales se han extendido a los siete mares del planeta.

En la Obra “sol Mayor” editada en Antofagasta, Sabella dijo de Peri -también Premio Regional de Literatura en ese mismo año- que “sus versos nos alargan en el tiempo de la belleza. regalándole a los chilenos otro razgo admirativo por nuestro mar de arena y agua”.

Para aquilatar el poder evocador de Peri basta citar a Hernán Díaz Arrieta, Alone. Diario El Mercurio, 1971, refiriéndose al libro “Los Dioses Difuntos”: “Estampas del presente, vivamente coloreadas, evocaciones antiguas precisas y fieles, se entremezclan en el tejido de historias reales que parecen legendarias y cuyo centro de convicción se impone terminantemente”.

Otro serenense de prosapia. Braulio Arenas, Premio Nacional de Literatura, dijo de René Peri (El Mercurio 6 de octubre 1985) que “el conocimiento del país le ha permitido visualizar un lado mágico y un lado real de nuestra geografía y de nuestros prójimos, amén de una compenetración de la historia y la leyenda, volcado en el admirable informe histórico-cultural, como fue su libro “Los poblados del viento”.

En esta obra -que podríamos llamar de turismo histórico- el autor nos da una prueba más de su versatilidad en el arte de escribir amenamente.

LOS EDITORES

Los premios regionales de Literatura son otorgados por el Círculo Literario Carlos Mondaca Cortés, de La Serena. Los vocablos “cautivas” y “remolques” se refieren a las cónyuges y a los hijos en la germania de los piratas y filibusteros.

Hermandad de la Costa de Chile

CAPITANIA NACIONAL

L. 33° 27' 00" S. L. 70° 40' 00" W.

POR UN MAR SIN CONTAMINACION

SEÑOR

RENÉ PERI FAGERSTROM

Presente

Estimado y Valeroso Hermano de la Costa
Rol Nacional N° 1388.

En primer lugar te felicito sinceramente por la nueva Obra literaria "LA COSTA DE LOS PIRATAS" que habéis escrito seguramente inspirado en las travesías históricas de aquellos Hermanos que "Del Mar hicieron su sagrado hogar.

Desde ya, cuenta con el Patrocinio de la Hermandad de la Costa de Chile, con mi total apoyo y el de todos tus hermanos del Litoral.

Te reitero mi más cordial y fraternal saludo y el recuerdo de tantas travesías.

CON VIENTO A UN LARGO Y AGUAS CLARAS.

OJO DE AGUILA ASCUI

Capitán Nacional



Ceremonia de "enganche" al interior de una guarida de la Hermandad Costa

HISTORIA MUY ANTIGUA

En el duodécimo milenio A. de C., rebaños de dinosaurios pastaban pacíficamente en las quebradas que hoy cruzan la carretera panamericana, entre Pichidanguí y Punta de Teatinos. Por ese entonces un grupo de cazadores hizo su aparición por los cerrillos de Coquimbo persiguiendo ciervos y mastodontes.

Tiempo después, hace apenas dos milenios, aún merodeaban esos gigantes herbívoros, pero ya estaban en extinción. Las últimas oleadas de hombres del norte y los fenómenos climáticos acabaron con ellos. El sitio arqueológico de Quereo, al sur de Los Vilos, así lo demuestra. También existen restos en Huentelauquén, Puerto Aldea, Guanaquero y Guayacán.

Los hombres se aposentaron y aprendieron a cultivar porotos pallares, como asimismo almacenaron otros vegetales mientras intercambiaban productos de la caza y de la pesca. Las presas favoritas fueron el mastodonte, el caballo americano y el ciervo de los pantanos.

Posteriormente los industriosos diaguitas se establecieron en ambas laderas de la cordillera andina, ocupando los valles. A fines del siglo XV fueron conquistados por los primeros incas, a pesar que habían alcanzado un alto nivel cultural. Sus preciosas vasijas pueden observarse en el Museo de La Serena, con indicación de los períodos evolutivos.

A la llegada de los europeos, la cultura diaguita aún estaba en su apogeo, con maestros metalúrgicos, buenos curtidores y tejedores, además de expertos regantes. La región presentaba características muy similares a las actuales, el clima, en general, era semejante, no así la gran fauna que había desaparecido por la acción humana y las transformaciones ecológicas. Los conquistadores sólo encontraron guanacos, vicuñas, zorros, vizcachas y otras especies menores.

En 1938, el arqueólogo Francisco Cornelly descubrió la cultura molle en el pueblo del río Elqui, que lleva ese nombre.

Los molles fueron anteriores a los diaguitas y su característica reside en tres elementos: la cerámica, el "tembetá" (que es un adorno labial) y la pipa de piedra. Los changos son coetáneos al período de la cultura diaguita.

Este grupo, que se extendía desde el norte hasta por lo menos Pichidanguí, se caracterizó principalmente por sus hábitos nómades, refugiándose en las caletas abrigadas.

Utilizaron balsas inflables hechas de cuero de lobo -cuyo uso se prolongó hasta épocas recientes. El autor de este trabajo entrevistó en Chañaral de Aceitunas, al último constructor de balsas, R. Álvarez, ya fallecido.

Los changos fueron descritos, por diversos viajeros durante los siglos XVIII y XIX. Sin embargo, poco sabemos de su origen, lengua y organización social. Existe una rica iconografía histórica de su presencia en las costas chilenas y peruanas, casi siempre asociadas a sus balsas.

Los diaguitas también explotaron los recursos marinos, de modo que es posible encontrar en la costa restos de ambas culturas, especialmente en Guanaquero, donde se extraen conchas fosilizadas de ostras gigantes en la masa de los conchales milenarios.

Jarro - Pato con decoración geométrica. Acusa influencia incaica. (Procedencia: Tongocillo, Museo Arqueológico. Ovalle).



Podría decirse que la presencia changa todavía está vigente. Con frecuencia se descubren yacimientos líticos, piedras horadadas y cementerios. El último fue encontrado en el sector Terraza del balneario de Guanaquero. El conservador del Museo Arqueológico de La Serena, Gonzalo Ampuero, dató el descubrimiento en el periodo Arcaico Costero, unos dos mil años A. de C.

La zona arqueológica Guanaquero I corresponde a la cultura del anzuelo de concha.

Los nuevos y modernos balnearios de la Costa de los Piratas están contruidos cerca de conchales que pronto nos podrían entregar sorpresas importantes. En Guanaquero un entusiasta residente, el suizo Willy Linderman, ha coleccionado una gran cantidad de piezas arqueológicas que exhibe a quien quiera observarlas.

¿QUÉ FUE DE LOS CHANGOS?

¿Se extinguieron los indígenas changos de nuestro litoral? La historia del siglo pasado dejó pocos rastros de estos hombres del anzuelo de concha.

Hoy, los changos están integrados a las grandes ciudades, otros viven en los puertos y muchos permanecen fieles a sus viejas caletas, como en Tongoy y Guanaquero y en la llamada Playa Changa de Coquimbo, o en Chañaral, Obispito y Carrizalillo más al norte. En el pasado creyeron conveniente adoptar los apellidos de los encomenderos y hoy abundan los Miranda, Zuletas, Cisternas y Álvarez. En Tongoy, media población se apellidaba Zambra hace algunos años.

En el litoral todavía pueden encontrarse corrales, cementerios, conchales, minas y talleres líticos. Su cerámica, sus flechas pequeñas, sus finos anzuelos y sus herramientas, comienzan a adornar los museos.

El chango fue siempre un pescador tranquilo. Fundieron y templaron el cobre, y comerciaron amistosamente con los diaguitas.

Se les puede distinguir a lo largo de toda la costa de los piratas. Más sanos, más atléticos. Siempre enigmáticos, eso sí.

Según Francisco Vidal Gormaz (Geografía Náutica de Chile, 1880) en Paposo se estableció la "nobleza" changa liderada, en esos años, por Vicente Carruncho.

ESPAÑOLES A LA VISTA

El descubrimiento europeo de Chile se efectuó siguiendo la línea de costa que va desde Coquimbo hasta aproximadamente a Lúa (La Ligua). Esto fue por dos razones, porque los expedicionarios de don Diego de Almagro habían despachado por mar algunos bajeles ("San Pedro" y "Santiaguillo») con provisiones y refuerzos, de tal modo que era necesario un permanente contacto visual con el litoral. De hecho, el propio hijo de Almagro, don Diego el Mozo, llegó por mar.

Sin embargo, resultó más cómodo a los conquistadores seguir el camino costero del Inca que bajaba de Copayapu al Curacato de Coquimpu, desde donde continuaba hasta el Maule, pasando por diversos Tambos, Tambillos y Pucaraes. Los cronistas se refieren, entre otros, al Pucará de Tongoy, cuyos restos aún no se han encontrado. Don Diego de Almagro descubrió hasta el Valle de Conconcagua, pues al sur continuó el Capitán Gómez de Alvarado con ochenta jinetes en el invierno de 1536. (*)

El regreso "de los de Chile" se realizó por el mismo camino, aprovechando las aguadas y jahueles. No cabe dudas que los sectores de Tongoy, Guanaquero, Morrillos, Las Tacas, Totoralillo y Guayacán sirvieron para que los "rotos" se repusieran y prepararan el retomo al Cuzco por el Desierto de Atacama.

Después llegaron los fundadores de ciudades.

-“En la ribera del mar de La Serena, se halla un lugar especial para un muy buen Puerto”, escribió Pedro de Valdivia a Carlos V, el 15 de octubre de 1550. Estaba empezando la historia.

* "Reinohuelén", René Peri -Academia Historia Militar- 1993

LEJANOS GENOCIDIOS

El cronista Gerónimo de Vivar, miembro de la expedición de Pedro de Valdivia (1541), nos dejó interesantes observaciones:

“Este valle de Coquimbo es vistoso y ancho, más que ninguno de los que he dicho. Corre un río por él”.

Pero al parecer fue un río de sangre.

“E quando los yngas vinieron a conquistarles, sobr’ el abrir de una acequia qu los yngas les mandaron sacar e no querían, mataron más de cinco mil indios, donde fueron parte para despoblar este valle” (Vivar. J.: 43).

La visión de Vivar es confiable, pues sabemos, por estudios y análisis demográficos que la población de la nación diaguita no sobrepasaba las 35.000 almas, distribuidas entre Copiapó y el Choapa. De acuerdo a las conclusiones del profesor Jorge Zúñiga I. (1), este número disminuyó de manera trágica por efecto de la conquista, hasta alcanzar apenas a los 1.200 individuos hacia 1590.

Vivar también describió el valle de Limarí:

“D’ este valle de Coquimbo al del Limarí ay deziocho leguas, como ya he dicho. En este valle de Limarí ay pocos indios. Tien salces y arrayahan. Ay vnos árboles que se dice “espinillo”, porque tiene espinas. Tienen la hoja menudita (2) Ay en algunas partes algarrobos. Es del temple de Coquimbo y tan largo, salvo que no es tan ancho”.

El cronista español Antonio Vásquez de Espinoza describió a La Serena en 1629 como de “admirable temple, alegre cielo, y sanos ayres, llueve poco en aquella parte, por llegar hasta ella el no llover en los llanos del Piru, tiene 100 vezinos Españoles sin la gente de seruido indios, y negros, ay en ella iglesia mayor, conuentos de Santo Domingo, San Francisco La Merced, vn hospital para curar los pobres enfermos, con otras iglesias y hermitas”.

“Yo visité en 1618 los pueblos de Lluta, Socoroma, Putre, Sacsama, Codpa, Esquiña y Chapiquiña; los sacerdotes o curas que los tenían a cargo, no cuidaban de ellos. Yo bauticé muchos de edad crecida y mujeres paridas, quemé un pueblo que se llamaba Isquilliza porque los más eran idólatras. (Compendio y descripción de las Indias Occidentales de Fray Antonio Vásquez de Espinoza, Instituto Blas Cañas. 1986). (3)

(1) Jorge Zúñiga I. “Fuentes históricas para la restitución de una serie de población en el Norte Chico, durante el siglo XVI” U. de Chile. Sede Larena La Serena 1980.

(2) Llama la atención el temprano uso de diminutivos, tan propio del habla nacional actual.

(3) “Los Descubiertos” René Peri Fagerstrom

FRANCIS DRAKE 1549-1596

Marino británico. Al servicio de Isabel I se hizo famoso en los mares. Cruzó el Cabo de Hornos y el Istmo de Panamá. Realizó varios viajes de exploración. Logró la Segunda circunnavegación del globo. Terror de los barcos españoles en América, a los cuales saqueó. Tomó varios puertos, atacando Valparaíso, Vigo y la Coruña. Fue hecho caballero del reino a pesar de sus vinculaciones con piratas y corsarios.

(Editorial América S.A. Panamá)

Llegó a tanta la audacia de los salteadores de mar, que las autoridades españolas ordenaron que los buques mercantes viajaran en convoy, custodiados por galeones de guerra.

El descubrimiento del Estrecho de Magallanes, y la ruta del Cabo de Hornos, tentaron la codicia de los filibusteros que no tardaron en aparecer en las vecindades de Panamá, Valparaíso, Coquimbo, Guayaquil y Callao, puertos de importancia y mucho movimiento.

La alarma era grande en las poblaciones costaneras cuando se dibujaba una vela en el horizonte. La gente buscaba la salvación en la fuga, si no quería exponerse a los desmanes de los bandidos, que se cebaban especialmente en perseguir mujeres.

HISTORIA MENOS ANTIGUA

En materia de mandobles y flechazos, la Costa de los Piratas ostenta una fiera tradición, prácticamente desde la instalación de los conquistadores. En ausencia de Pedro de Valdivia, se produjeron alzamientos indígenas en Copiapó y La Serena. El gobernador suplente, Francisco de Villagrán, despachó a los capitanes Diego Maldonado y Esteban Sosa, quienes desembarcaron en la playa de Tongoy y atacaron a los indios del interior mientras Villagrán recorría los demás valles sublevados, desbaratando los escuadrones indígenas y obligándolos a refugiarse en las breñas serranas. Después vino la colonización y luego los piratas, como veremos enseguida.

El marino Francisco Vidal Gormaz escribió en sus “Estudios Geográficos e Históricos” que en la costa de Coquimbo, entre Punta Lengua de Vaca y el Cabo Bascuñán, las corrientes eran tan bravas que “desgaritaban” a los buques.

En tiempos “brumosos o foscos” el naufragio era seguro, como le ocurrió al vapor francés “Ville de Metz”, en 1886, en la costa coquimbana, al sur de Sarco.

El descubrimiento de los minerales de Cerrillos de Tamaya por José Urmeneta, junto a otras actividades, dieron importancia al Puerto Menor de Tongoy a comienzos del siglo pasado. Así como en las ciudades suele decirse que mucha agua ha pasado bajo los puentes, se podría afirmar que muchos velámenes han voltejeado los promontorios de la costa pirata; buques y balsas, como aquellas que usaban los camanchacos, nombre con que también se denomina a los changos, tal vez como referencia a la camanchaca costera de más al norte.

El famoso médico y buceador Alfredo Cea Egaña ubicó un viejo velero carbonero hundido frente a Tongoy, desde el cual la gente sustraía “bigotas”, maderas muy duras por la hidratación. Algunos avispados pretendieron sorprender a los incautos diciendo que eran restos de la “Esmeralda” o de otros buques famosos.



Balde Minero encontrado en el cerro Tamaya. Hecho a mano en 1854 con planchas de fierro

Durante la colonia, Chile, por la extensión de sus costas y la situación estratégica del Estrecho de Magallanes, estuvo siempre expuesto a los ataques de las potencias enemigas de España, es decir, Inglaterra, Holanda y, a veces Francia.

Después de la aparición de un gran cometa, en 1578, irrumpieron los protestantes en el océano Pacífico. Francis Drake, a pesar de haber perdido cuatro de sus naves en el Estrecho, continuó viaje al norte con la única que le quedaba, el “Pelícano”. Las correrías de este corsario determinaron que el virrey del Perú enviase una expedición a clausurarle el camino. Se comisionó a Pedro Sarmiento de Gamboa para que poblara el Estrecho de Magallanes y lo fortificara. Los resultados fueron trágicos, pues las dos ciudades que fundó (1584), Nombre de Jesús y Rey Felipe, resultaron destruidas por los indios y la naturaleza. (1)

Nuevos corsarios ingleses como Thomas Cavendish (1587) y Ricardo Hawkins (1593) asolaron el litoral chileno. Luego vinieron las velas de los holandeses que pretendieron apoderarse de algunos lugares costeros para convertirlos en base de operaciones contra el rico virreinato del Perú. Se destacaron Simón y Baltazar de Cardes (Manual de Historia de Chile de Francisco Valenzuela, Editorial Zig- Zag). Enseguida arribó una segunda expedición comandada por Oliverio Van Noort que saqueó algunas naves españolas

(1) En 1966, autor de esta obra. junto al Director del diario La Prensa Austral. escritor Oswaldo Wegman y el Mario Yáñez, encontraron la ubicación exacta de la ciudad del Rey Felipe (Port. Famine).

antes de poner rumbo al Asia. Otros navegantes de esa nacionalidad fueron Jacob Lemaire y Guillermo Cornelio Schouten. Andando el tiempo, Holanda envió al Pacífico una escuadra al mando del almirante Jacobo L'Hermite. Años después arribó la expedición de Enrique Brouwer, que incendió la ciudad de Castro en la isla grande de Chiloé.

A los anteriores es necesario agregar dos importantes corsarios ingleses que asolaron las costas coquimbanas, Bartolomé Sharp y Eduardo Davis, que provenían del mar Caribe y debieron cruzar el istmo de Panamá a pie para apoderarse en el océano Pacífico de buques españoles, con los cuales iniciaron sus andanzas por las costas de Chile.

La preocupación de las autoridades chilenas por las incursiones corsarias viene de muy lejos. El 31 de marzo de 1580 el Gobernador Martín Ruiz de Gamboa, en carta al rey, le señala que había mandado hacer artillería para defender los puertos. Además, dispuso la construcción en la ciudad de Valdivia de dos fragatas ligeras para patrullar el Estrecho de Magallanes.

¡LLEGO SHARP A COQUIMBO!

En 1578, tras navegar dieciséis días por el Estrecho de Magallanes, como hemos dicho, pasó al Pacífico el corsario inglés Francis Drake. Este navegante, que poseía autorización de su gobierno para ejercer el corso contra España, apareció en Valparaíso con su «Golden Hind», ex «Pelícano», apresando en su rada a un buque español cargado de oro, piedras preciosas y vinos.

Luego alcanzó hasta la ensenada de Coquimbo para hacer agua en la quebrada de Peñuelas. En esas andanzas habría enterrado su tesoro en Guayacán, que todavía debe estar ahí. El autor de esta narración conoció a un buscador de tesoros que se volvió loco de remate en la empresa. Se llamaba Esteban Grlica, dueño del restaurant “Aurora azul”, al norte de Coquimbo. Por la ruta del Cabo de Hornos los piratas se dirigieron de preferencia a las costas del istmo de Panamá, pero hacían agua y se proveían de leña y víveres en nuestros indefensos puertos. Fue necesario crear milicias armadas para repeler esos ataques. Los ejercicios se hicieron los días domingos, en los llamados “alardes gentiles”, que fueron verdaderas maniobras de voluntarios provistos de sables y mosquetes.

Hubo un encuentro entre piratas y milicias serenenses comandadas por el corregidor Hernando de Santillán.

En diciembre de 1680, durante el gobierno de don Juan Henríquez Garro, llegó el pirata Bartolomé Sharp a estos mares. "Llegó charqui a Coquimbo" se suele decir para señalar la presencia de una persona desagradable.

No pudo sorprender desprevenida a la población serenense, que escapó a la quebrada de Monardes en busca de refugio. Cuando los ciento cuarenta hombres, con Sharp a la cabeza, entraron a La Serena, no había un alma. Sin embargo, el corregidor José Collard, pretendió transar con el pirata. Este le exigió el pago de 95.000 patacones si no quería ver destruida la ciudad, cantidad imposible de reunir en un plazo de veinticinco horas. Ante la desesperada situación, el decidido corregidor organizó una fuerza de cien hombres. Al mando del capitán Francisco de Aguirre y Riveros, los milicianos intentaron atacar con lanzas y algunos mosquetes, pero bastó que los filibusteros hicieran una descarga cerrada para provocar la confusión y el desbande de los milicianos. Hubo luego una tregua.

Durante la noche, mientras corría la tregua, un chango en su balsa de cuero de lobo, se acercó sigilosamente a la nave pirata fondeada en la bahía con la intención de incendiarla. Para ello llevó estopa suficiente y materias inflamantes empapadas en alcohol que lanzó a niveles del timón. Dada la alarma, la tripulación consiguió sofocar las llamas que provocaron algunos perjuicios. En todo caso «Charqui» zarpó de Coquimbo y no volvió más, como veremos más adelante.

El corregidor Francisco de Aguirre y Riveros dejó constancia de otro enfrentamiento

“Certifico, en cuanto hubiese lugar en derecho, como hallándome fuera de esta ciudad de mi cargo, en los cuarteles de Peñuelas, por las noticias de que hay un bajel de los piratas, que infestan las costas de estos mares del sur, había tomado tierra en el puerto de Tongoy, di Orden a don Pedro Cortés i Mendoza para que con doce hombres de su cargo fuese a dicho paraje a tomar lengua del enemigo e impedir, en lo posible, que nos hiciese hostilidades en los contornos de aquel país, distante diez leguas de dichos cuarteles, y habiendo a ejecutar dicha orden, halló veinte piratas que aparejaban las carpas de bastimento que habían hecho para embarcar, y acudiendo dicho don Pedro Cortés i Mendoza se puso a menos de media cuadra del pirata que los recibió con espesa carga de balazos, que unos y otros se repitieron por seis veces, les mató un enemigo e impidió las bestias del bastimento...”

Esto es, los doce hombres armados de don Pedro sorprendieron a los atrevidos bucaneros y les hicieron reembarcarse a toda prisa. Después de esa experiencia, el corregidor serenense dispuso una medida prudente:

“Es muy necesario que haya en esta ciudad una sala de armas donde se tengan con toda curiosidad y cuidado y se hallen juntas, para los accidentes que se pueden ofrecer, y que estén al cargo de una persona con título de Capitán de Sala de Armas, que tenga alguna renta que sea obligado a tener muy especial cuidado con el aseo de dichas armas, pues de ellas depende el resguardo de esta ciudad”.

En 1686 un barco desembarcó en Tongoy y estuvo a punto de capturar al Obispo de Santiago, Fray Bernardo de Castro y Saavedra que efectuaba una visita episcopal. La había empezado hacía ¡cinco años!, pues la diócesis limitaba al norte con el despoblado de Atacama, el río Maule por el sur, y las provincias de Cuyo por el este.

Ese mismo año botó anclas el pirata británico Edward Davis, en las aguas cercanas a La Serena, siendo rechazado con varias bajas, después de hacerse fuerte en la Iglesia de Santo Domingo. El pirata huyó a Caldera (Bahía Inglesa o Bahía del Inglés).

Otros historiadores hablan del capitán Knigth, compañero de andanzas de Edward Davis, quien perdió tres marineros ingleses a manos de los serenenses. También cayó prisionero un marino francés.

La línea de costa Tongoy-La Herradura siguió siendo, por mucho tiempo, refugio de piratas y corsarios que usaron sus bahías, toda vez que les proporcionaban buena agua, frutas silvestres y ganado.

El Cabildo de La Serena no podía permanecer indiferente ante el peligro y se apresuró a buscar medidas eficaces para conjurarlo.

En 1679, se reunió en sesión solemne con el objeto de arbitrar medios, especialmente pólvora y balas.

Después de madura deliberación, el Honorable Cuerpo aprobó la propuesta del Maestre de Campo Francisco de Juica, de marchar a Lima a entrevistarse con el virrey y solicitar las armas necesarias para la defensa por mar y tierra de la ciudad.

El Cabildo dio a Maese Juica plenos poderes para el desempeño de su misión que haría, naturalmente, “a su costa e minción”.

Sir Francis Drake, en un pequeño buque de cien toneladas, tripulado por una centena de aventureros, después de saquear e incendiar a Valparaíso, echó anclas en la rada de Coquimbo, para hacer aguada en la quebrada de Peñuelas.

Por un nativo capturado en la vecindad, tuvo noticias de la existencia de La Serena; incitado por la perspectiva de un soculento botín, y dada la facilidad con que tomó a Valparaíso, envió en reconocimiento doce hombres bien armados.

El corregidor de La Serena don Hernando de Santillán, llamó a las armas a toda la gente hábil y reunió trescientos hombres de caballería y doscientos de infantería, mal armados y peor equipados.

A la cabeza de estas fuerzas, marchó en demanda del enemigo, que se desbandó y volvió a sus botes.

Bartolomé Sharp, años después, antes de levar anclas, dio libertad a los prisioneros tomados en sus correrías, entre los que figuraba el caballero don Tomás Félix de Argandoña y Alicante, noble gaditano, que se había embarcado en el barco “Trinidad” con treinta hombres, para reconocer a los barcos piratas que merodean la costa. El Trinidad cayó en manos de Sharp.

El señor Argandoña constituyó hogar en La Serena, sus descendientes ocuparon importantes puestos. Entre ellos merece citarse a doña Francisca de Rojas, Argandoña, Guzmán y Pastene, monja del convento de las Rosas de Santiago, notable escritora.

La fuerza voluntaria formada por las autoridades coloniales de La Serena, quedó compuesta por:

- Una compañía de alabarderos, con escolta de estandarte de Su Majestad el Rey.
- Dos escuadrones de caballería de jurisdicción rural, a cuatro secciones cada uno con lanzas de coligüe.
- Una compañía de infantería de hidalgos caballeros.
- Una compañía de artillería con cuatro cañones de campaña, fundidos de cobre. Por carecer de proyectiles de guerra, se les cargaba con piedras del río. De ahí que se les bautizara Como “pedreros”
- Dos compañías de infantería de artesanos (creadas poco después). Se llegó a contar con una fuerza de 3 batallones de infantería, de cinco compañías cada uno.

Estas milicias funcionaron ineficientemente, pero permitían ganar grados y títulos a los señores hidalgos que los apreciaban mucho.

Así mismo los vecinos excavaron túneles secretos para escapar desde el centro de la ciudad o para esconder sus bienes y pertrechos.

Una amanecida surgió frente a Tongoy una escuadrilla de dos buques comandados por el filibustero Edward Davis, quien llegaba por segunda vez dispuesto a obtener un buen botín, además de castigar a quienes se atrevieran a rechazar a sus hombres.

Las defensas de La Serena se encontraban fortalecidas con la construcción de trincheras en el camino de Peñuelas y fosos sucesivos para acosar e incomodar el avance del adversario hacia la plaza. Finalmente, en la quebrada de San Francisco, se levantaron parapetos de mayor solidez.

Los milicianos comandados por el hidalgo caballero Tomás de Jáuregui, lograron expulsar a los asaltantes.

Entonces se reformaron las milicias que se adiestraban los domingos bajo las siguientes penas de multa y cárcel: cincuenta pesos de ocho reales para los remisos que vivían en la ciudad, y diez pesos para los infractores rurales.

A los que no pagaban la multa se les encarcelaba por algunos días, siempre que no fueran caballeros o hidalgos. Queda claro, entonces, que esos alardes gentiles no fueron muy voluntarios, pero constituyeron las primeras guarniciones de fuerza pública que se recuerde.



Grabado de Gunter Kordovski "Gran View Gallerie"

PELIGRO DE “ENMARARSE”, LOS PUERTOS DE LA HERRADURA

“Después de haber salido de la Capital de Santiago en ejecución de mi designio de visitar los distritos septentrionales de este Reyno”, comenzó Su informe el Capitán General Ambrosio O'Higgins de Ballenar, dando cuenta al Virrey de una gira que abarcó hasta Copiapó “para atender a sus habitantes en justicia, procurar el buen gobierno de sus pocas y atrasadas poblaciones, fomentando de nuevo otras y adelantar su policía, industria y comercio”. Este “penoso viaje” lo inició en septiembre de 1788, con una reducida escolta de funcionarios a objeto de tomar resoluciones en terreno. Los detalles están descritos por el propio O'Higgins y fueron reproducidos en la revista Chilena de Historia y Geografía NP 67. 1929. “Y he premeditado reducir y ordenar en un gremio a los pescadores de aquella costa que llaman changos, quienes no usan más que una especie de balsa de viento, de cuero de lobos, sin poder por esto enmararse lejos de la tierra para fomentar el comercio de pescado salado y seco, señaladamente del congrio que en estas partes es exquisito, apreciable y de valor, cuyo ramo industrial podrá ser de mucha utilidad para estos naturales”.

El “enmaramiento” a que hace referencia el Capitán General, o sea la capacidad de navegar mar adentro, era bastante riesgo con el solo recurso de los cueros de lobos inflados.

Más adelante afirmó que “siendo importante el incremento de la pesca por las ganancias que podían tener la gente de Coquimbo situadas a la orilla de la mar, para aficionarlos a este ejercicio que por cualquier motivo o contingencia de guerra serán útiles para la defensa de este Reyno, les incliné al establecimiento de una compañía que prontamente se completó con más de veinte acciones de sujetos acomodados que quedaron empeñados en disponer construcción de barcos y todo lo que conduce para emprender este tráfico... “

El gobernador visitó Copiapó, Caldera, La Serena, Coquimbo y especialmente Punitaqui donde estaban las reales Faenas de azogue, fiscalizando todo con Ojo atento.

“Lo mismo he verificado en el tránsito y partidos intermedios reconociendo toda la costa y puertos de La Herradura, Guanaquero, Tangué, Pichidanque, Papudo hasta el Quintero.. “

Queda en claro que el notable gobernador y futuro Virrey del Perú, recorrió las costas que hoy constituyen la zona balnearia de Chile.



Concierto en Guanaquero ,
Grabado de Marco Bontá
(1956).

LA HERMANDAD DE LA BANDERA NEGRA

La leyenda afirma que más de mil quinientos piratas, forbantes y corsarios se dieron cita en la bahía de Guayacán y labraron un verdadero subterráneo donde enterraron vajillas, odres de oro, joyas y figuras de plata robadas en sus correrías por el Pacífico asaltando las pequeñas villas que se estaban poblando.

En cueros de nutrias los piratas escribieron sus aventuras y dejaron derroteros de los entierros. Para asegurar este secreto y poner orden en el arribo y zarpe de los buques organizaron una especie de gobierno clandestino. Se llamó la Hermandad de la Bandera Negra.

El escritor y miembro de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, Carlos Valenzuela Solís de Ovando escribió una historia de los Piratas en el Pacífico:

“Estos hombres utilizaron alfabetos antiguos y signos convencionales para señalar los diversos entierros de tesoros. Los documentos fueron guardados en vasijas de greda, con aceites, para protegerlos de la intemperie y humedad”.

Esta Hermandad habría sido y exterminada por los españoles en 1615.

La escritora Aída Chaparro escribió un extenso artículo sobre el Corsario Drake en Chile, publicado en 1924 en la Revista Chilena de Historia y Geografía.

El “Drake”, como llamaron los españoles al intrépido navegante, recibió de la Reina Británica el título de Sir por haber sido el segundo en dar la vuelta al mundo, después de Sebastián Elcano.

Según el cronista Valenzuela Solís de Ovando, en la mañana del 29 de mayo de 1600, las naves de los piratas Deul y Dayo penetraron en la bahía de Guayacán, conocida hoy como La Herradura. Venían de regreso de sus habituales correrías por las costas de América Central y Méjico, La vista de un barco desconocido en la ensenada les causó alarma y tocaron a zafarrancho. Rápidamente ocuparon sus puestos de combate y los bergantines se colocaron de costado amenazando al intruso con sus cañones, quien, al verles en tales maniobras, izó el pabellón inglés.

Los piratas Deul y Dayo enarbolaron entonces la bandera negra de la piratería. El visitante arrió la suya y subió la misma. Le hicieron señales para que se entregara y el desconocido echó un bote al agua. Remó hasta el barco de Deul y subió a bordo. Declaró ser Enrique Drake, hijo del famoso Francis Drake y pirata como ellos.

Luego pasó a la nave de Dayo y repitió su presentación. Acordaron una reunión para el atardecer y le autorizaron para que, entretanto, su tripulación desembarcara y se repusiera del cansancio de la travesía.

El joven Drake narró que venía de la Isla Mocha. donde se vio obligado a relevar al capitán titular de su buque. fallecido por muerte natural.

- Revisando mapas y documentos, encontré la ruta de navegación de mi padre y descubrí la existencia de un refugio para corsarios a los 30° de latitud. Hice rumbo a este lugar y aquí estoy reunido con ustedes. De hoy en adelante, permaneceré hasta que me sorprenda la muerte... -relató a sus nuevos amigos.

Deul y Dayo le contaron, a su vez, que ellos habían llegado a aquella bahía un año atrás. Que la llamaban El Refugio y como tal lo usaban para sus correrías. Conversaron largo rato y acordaron formar una cofradía que integrara a todos los piratas que Operaban en el Pacífico.

Tendría por nombre Hermandad de la Bandera Negra y su base de operaciones sería la Bahía de Guayacán. Habría, eso sí, una ley a la que nadie podría faltar, pues de ella dependería que no fueran descubiertos: realizarían todas sus actividades lejos del Refugio, en las costas de América Central y de Méjico. Así, cuando los españoles les buscaran en las proximidades después de cada golpe, podrían escapar a alta mar y dirigirse a Guayacán, que debería ser un lugar Secreto. Jefe de la Hermandad fue designado el judío Subatol Deul, conocido como Deul II para distinguirlo de su padre que también vivía en el Refugio. El viejo era un gran físico y, aunque continuaba navegando, no participaba en las aventuras por su edad. Un documento que se encontró más tarde en la bahía aseguraba que fue él quien llevó la papa chilota a Europa. El barco de Subatol Deul se llamaba Costa Negra, poseía diez cañones por banda y una tripulación de 58 hombres.

El mando de la cofradía fue compartido con el normando Ruhál Dayo. Ambos jefes contaron a Enrique Drake que cuando llegaron a aquel lugar, encontraron en la península que separaba esta bahía de la de Coquimbo, a un navegante portugués llamado Adel Cicop. Habla perdido su nave al ser atacado por una flotilla española, que le dejó prisionero en tierra durante 43 años. por esta razón bautizaron aquella península como Punta de Cicop. Sin embargo, después, al examinar los mapas de Francis Drake, observaron que éste la mencionaba como «Cyppo», consignando que en esa rada había agua en abundancia y que se prestaba admirablemente para guarecerse.

Más tarde ingresó a la cofradía el pirata morisco Yaff de Baniel, que se transformó en uno de los más crueles forbantes del Pacífico. Había salido en 1601 de Salomeruz, un puerto de Méjico, en su barco el Fantasma de la Noche, persiguiendo a un galeón español llamado Cruz de Sangre.

El fantástico botín del galeón español le abrió las puertas del Refugio de Guayacán.

Los piratas le aceptaron, pero debía hacer el juramento de rigor. De pie frente a la bandera negra de las dos calaveras, repitió:

- "Juro por mi patria y por mi santa madre no traicionar esta bandera. Lucharé hasta morir defendiéndola".

De Baniel se convirtió en uno de los hombres más valientes de la flota y llegó a ser segundo de Dayo. Salió victorioso en todos los encuentros y ganó el apodo de Huracán de los Mares. El pirata se constituyó también, por su gran conocimiento de los idiomas, en el escribiente de la Hermandad.

Poco después se incorporaron otros aventureros. Un turco llamado Servatay, que tomó parte en diferentes correrías. Luego. otro de la misma nacionalidad, Sumastage, que traía prisionero al pirata egipcio Madel Sadem, a quien había vencido quemando su nave.

Otro normando, Fidel Sida, llegó también al Refugio de Guayacán.

Los piratas respetaron su ley de efectuar las correrías lo más al norte posible, cerca de Centroamérica o en las costas de Méjico. Las autoridades españolas desesperaban buscándoles en las vecindades de los puntos atacados, sin imaginar que su guarida estaba próxima a la tranquila ciudad de La Serena.

Cierta noche Deul regresaba de una incursión navegando junto a la costa. Poco antes de llegar a destino, divisó que en algún punto de la tierra se encendía y apagaba una luz que provenía, seguramente de una fogata.

Al amanecer del día siguiente, partieron los jefes piratas acompañados por 47 hombres. Hallaron un pequeño horno de fundición con fuego. Continuaron buscando y encontraron la entrada a una mina de oro. En ella había un buen número de indios que trabajaban para un español, posiblemente el encomendero de aquellas tierras. Los nativos contaron que los tenían esclavizados, durmiendo en los mismos piques, y excavaciones, a fin de no dejar rastros. El horno o "huayra", instalado en la falda de un cerro donde soplaban el viento, funcionaba con carbón de leña. Los piratas supusieron que el dueño realizaba el laboreo clandestinamente, para evitar así el pago de los quintos reales de su producción. Liberaron a los indios que se convirtieron en sus amigos y encubridores, y luego les ayudaron a trabajar secretamente la mina. Con el tiempo, las relaciones se hicieron más cordiales y Deul y Dayo contrajeron matrimonio con las dos hijas del cacique de la zona.

A medida que pasaron los años, los piratas aumentaron su fortuna a tal extremo, que se les hizo necesario buscar un lugar seguro donde esconderla, al abrigo de cualquier sorpresa. Decidieron construir un gran subterráneo que les sirviera, no sólo de cámara de tesoro, sino también de almacén y polvorín. Debía estar, además, protegido de los peligros que pudieran venir por el lado del mar. Cavaron un sótano compuesto por varias cámaras. Según uno de los documentos que los describe, disponía de dos entradas a las que se llegaba por escaleras de piedra con descansos. Su piso se encontraba a diez metros bajo la superficie del terreno y su techo a siete, tenía 220 varas de largo, 110 de ancho y tres metros de alto.

Los piratas pintaron con sepia en cueros de nutria. Diferentes escenas relativas a sus aventuras y a la vida en el refugio. También consignaron algunos hechos, muchos de los cuales coinciden con los comprobados. Sin embargo, hay otros que son manifiestamente erróneos. Cuando completaban un juego de documentos, los enterraban en vasijas de greda selladas, que contenían aceite para conservarlos. Hasta el momento se han hallado sólo algunos de ellos. Según relata el autor Ricardo Latcham, en 1930 se desenterraron recipientes con varios planos del subterráneo, pero el tesoro todavía no aparece.

Los puntos de referencia se han ubicado y corresponden a accidentes topográficos. La cueva fue identificada en uno de sus documentos, y se excavó su piso hasta llegar a la roca viva sin que nada apareciera. Pero a la entrada de ella un arriero de apellido Castro hizo el macabro hallazgo de doce esqueletos que, descabezados, guardaban la entrada. Se supone que corresponden a los españoles e indios que hicieron las excavaciones, decapitados para asegurar su silencio.

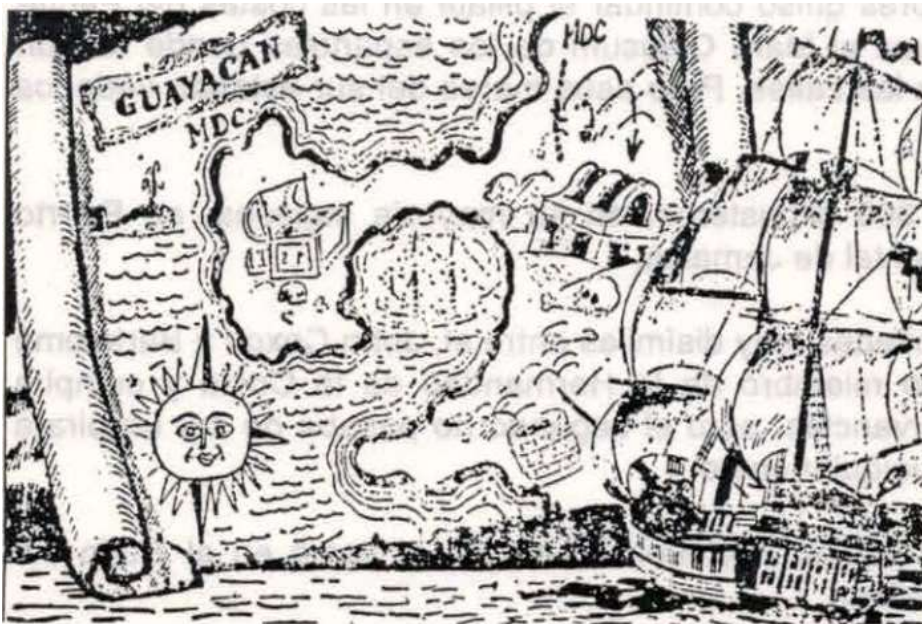
Los documentos están escritos en caracteres pertenecientes a lenguas antiquísimas, mezclando muchas veces letras de distintos idiomas. Da la impresión que la Hermandad hubiese tenido un alfabeto propio, compuesto por signos convencionales.

En uno de los pergaminos aparece una descripción del subterráneo, con dibujos en una de sus paredes. Se puede ver un dios egipcio, un dragón, una cabeza de animal sobre una piedra, un puñal, una pistola, un martillo, una estrella hebrea, una serpiente, la bandera negra de la Hermandad con su calavera y huesos cruzados, una cimitarra turca, un cañón, un barril de pólvora, y una serie de otros signos filibusteros.

En 1640, los tres jefes de Hermandad, Dayo, Deul y Drake, sufrieron una derrota al tropezar con una flotilla española. Perekó Enrique Drake, Deul perdió su barco, pero pudo escapar en la nave de Dayo, llevándose el tesoro. Al llegar a la bahía, lo enterraron, no en el subterráneo, sino en otro lugar cuya ubicación dejaron grabada en una plancha de cobre.

En previsión de ser atacados en tierra, los piratas fortificaron la bahía de Guayacán, instalando un cañón de gran potencia que cubría la entrada. Y se preocuparon de aumentar su escuadra con nuevos barcos capturados. Sin embargo, en 1645, el virrey del Perú don Pedro de Toledo y Leiva, marqués de la Mancera, montó una gran armada de doce naves con 1,800 hombres de tripulación y 188 cañones. Su misión era combatir a los holandeses que habían invadido Valdivia con pretensiones de establecerse en territorio chileno.

De regreso, la escuadra fondeó en Guayacán, se detuvo frente a la entrada y descubrió el oculto refugio. La Hermandad de la Bandera Negra se preparó para la lucha. Aprestaron todos los barcos que pudieron con sus culebrinas y espingardas cargadas, en tanto el gran cañón comenzó a batir las naves enemigas. En la madrugada del tercer día, los españoles iniciaron un ataque combinado desde el mar y por tierra con gente que desembarcó durante la noche. Los piratas fueron exterminados sin piedad. Murieron Servatay, Sumastage, Fidel Sida y el moro De Baniel. Sólo lograron escapar, gracias a la ayuda de los indios, Deul y Dayo.



El tesoro de Guayacán
Misterioso desembarco en 1926.
-80 bolsas de oro y 90 de plata.
-Enloquecieron buscando el tesoro

Durante muchos años la bahía de Guayacán continuó siendo visitada por piratas y navegantes, varios de los cuales dejaron constancia de su paso, enterrando botellas y vasijas con documentos. Pero el tesoro, que ha obsesionado por siglos a los españoles, chilenos y a más de algún turista extranjero, aún permanece oculto y esperando a su descubridor. Algo similar sucede en la costa antofagastina, donde se tejen leyendas en torno al derrotero de la Chimba, pleno de ocultas riquezas. La historiadora antofagastina Norma Figueroa, ha estudiado y publicado algunas de estas leyendas.

¿BUCANEROS, FILIBUSTEROS O FORBANTES?

En la Obra “Piratas en el Pacífico” podemos leer que el nombre de “filibustero” proviene del término inglés “free-booters”, traducido como “libre pillaje”. Se aplicó -en un comienzo-, a individuos de origen inglés. Otra teoría remonta su origen a “fly-booters, que significa algo así como “cazadores volantes de botín”. Ambos conceptos sufrieron transformaciones al pasar por la pronunciación francesa de “filibustier” y terminaron castellanizados como “filibusteros”.

El calificativo de “forbantes” se aplicó desde la Edad Media a aquellos mercenarios que continuaban depredando, aun después de acordarse la paz. Por ello se decía que estaban “hors band” (fuera de bando), expresión que se corrompió y pasó a ser “forbante”.

La palabra “bucanero” nació de los términos franceses “boucan” (carne hecha cecinas, salada y secada al sol). “bucanage” (acción de fabricar cecinas) y “boucaner” (cazar toros salvajes para comerciar la carne y el cuero). El Origen francés de los aventureros que se instalaron en algunas islas caribeñas. para dedicarse a esta actividad y vender luego la carne seca y salada a los filibusteros, hizo que fueran conocidos con el nombre de “boucaniers” y entre los españoles como “bucaneros”.

El corsario tuvo un origen más legal, porque debió obedecer las leyes de la guerra y gozar de una patente de corso otorgada por una autoridad competente. Chile, en su oportunidad, estableció patentes de corso, como ya veremos.

DEL CARIBE A NUESTRAS COSTAS

Cuando el atrevido pirata Henry Morgan terminó con el saqueo de Jamaica y Panamá, un grupo de sus hombres quiso continuar el pillaje en las costas del Pacífico. Habían visto por primera vez el Mare Clausum de los españoles donde -según decían- el oro estaba botado en las calles. Pero esos mares del sur estaban vedados para la navegación extranjera.

Al efecto se concertaron 300 filibusteros, en su mayoría ingleses, en Puerto Moart ubicado en el extremo oriental de Jamaica.

Tomaron el mando dos capitanes muy disímiles entre sí, John Coxon y Bartolomé Sharp. El primero era un viejo miembro de la Hermandad de la Costa y cumplía religiosamente todas sus observancias, pero el segundo no pasaba de ser un pirata vulgar sediento de riquezas a cualquier costo.

Sin embargo, después de asaltar Portobelo, cruzaron el istmo en el Golfo del Darien y pasaron al Océano Pacífico.

Como primer botín asaltaron dos pequeños buques españoles completamente confiados en la tranquilidad del paraje. Los abordaron y se apoderaron de ellos con facilidad, arrojando por la borda a la escasa tripulación. Las dos naves, más algunas canoas, enfilaron enseguida a Panamá. La noticia produjo pánico en la naciente ciudad. La guarnición aprestó tres barcos que salieron fuertemente artillados en contra de los filibusteros. El combate fue corto. La encarnizada defensa de los españoles de nada valió ante el ataque de los piratas que venían dispuestos a todo. Y su flota aumentó a cinco buques. Acto seguido, los asaltantes atacaron otras naves que estaban fondeadas y que fueron abandonadas por sus asustados tripulantes. Entre ellas había un galeón de gran tonelaje, el Santísima Trinidad. Después de sucesivos ajustes de mando y deserciones, la flota pirata quedó al mando de Bartolomé Sharp, quien enfiló velas a Guayaquil y de ahí a Arica, puerto donde se embarcaba todo el oro proveniente de las portentosas minas de oro de Potosí, luego continuaría al Sur, cruza el Estrecho de Magallanes y regresaría al Caribe.

También podrían ser buenas presas los galeones que transportaban la plata de Choquelimpie y Huantajaya o bien las prósperas ciudades -puertos de las costas peruanas y chilenas.

Sharp intentó un desembarco, pero al acercarse los botes a la playa, observaron las colinas y el Morro fortificados y seis barcos acoderados contra la isla Alacrán en ademán de resistencia.

La sed devoraba a los piratas que retrocedieron al puerto de Ilo para abastecerse de agua y provisiones frescas. una vez reabastecidos, levaron anclas el 3 de noviembre de 1680 y enfilaron al sur.

En Chile gobernaba el General don Juan Henríquez, hombre de gran cultura que además de militar era doctor en leyes. Su clara inteligencia le hizo comprender lo expuesto que estaba Valparaíso al ataque de los piratas.

Con esfuerzo, Henríquez logró reunir 700 voluntarios entre los pobladores de Santiago y comarcas vecinas con alguna experiencia en la guerra de Arauco. El problema fue el armamento. Después de un minucioso registro de cuarteles y casas particulares, se juntaron 3 mosquetes, 129 arcabuces, 124 escopetas, 16 pares de pistolas y 163 astas de lanza. Sin embargo, consiguió que el virrey del Perú, don Baltazar de la Cueva le enviara ocho cañones de bronce de mediano calibre, para montar una batería en el puerto de Valparaíso.

Mientras los españoles hacían sus preparativos en Valparaíso, Sharp se dirigió a la Serena, ciudad que sabía era la tercera del reino después de Santiago y Concepción. En la noche del 13 de diciembre de 1680, puso a su barco al socaire de los farallones de la costa, y se preparó para caer al amanecer sobre la ciudad.

El pirata desconocía el sistema de señales establecido por el virrey del Perú. Una larga línea de vigías ubicados en los puntos más altos del litoral desde Colombia hasta el sur de Chile, avizoraban permanentemente el mar y comunicaban la aparición de naves extranjeras mediante fogatas. Cuando Sharp iba rumbo a la Serena, sus habitantes lo supieron con cuatro días de anticipación y huyeron con sus bienes y tesoros para enterrarlos. El corregidor interino de la plaza, capitán Juan de Arrano, organizó un regimiento de 250 hombres a caballo, que aguardaron la llegada de los forbanes.

Sin conocer estos aprestos, Sharp ordenó el desembarco de 35 arcabuceros que se protegieron tras un granero cerca de la playa. Con las primeras luces del alba comenzaron a avanzar, hasta que divisaron los escuadrones que le presentaban frente. Sharp envió a otro grupo lo que subió a un centenar el número de combatientes.

Los españoles planearon atraer a los piratas al llano de Peñuelas, para derrotarlos en un terreno donde los caballos pudieran galopar mejor. Pero los hombres de mar se impusieron a los soldados terrestres. Al salir el sol, los piratas ya se habían apoderado de la ciudad.

Entre los asaltantes venía Basilio Ringrose, un bucanero que escribió memorias bastante fieles de sus aventuras. Y anotó la enorme sorpresa que se llevaron al recorrer La Serena. El piloto Nicolás Moreno, les había asegurado que no pasaba de ser una aldea de poca consideración. Grande fue su asombro al encontrarse con un pueblo próspero, de calles espaciosas, con casas rodeadas de jardines entre las que destacaban las torres de siete hermosas iglesias. Cuatro de ellas pertenecían a conventos de frailes, y todas tenían órganos para las solemnidades del culto. Las viviendas eran limpias y tan bien amobladas como las de Inglaterra.

El día siguiente, a primera hora, se presentó a Sharp el Corregidor de la ciudad bajo bandera de parlamento. Quería negociar las condiciones de un rescate, y prolongó las conversaciones a fin de dar tiempo para que llegaran refuerzos de Santiago. Después de muchos regateos, transaron en la suma de 95.000 pesos de ocho reales que deberían entregarse un día después. La población, ya hemos dicho, había huido.

Cerca de las nueve de la noche, un fuerte temblor sacudió la tierra infundiendo temor a los filibusteros. Recordaron que el 19 de noviembre, en plena mar, contemplaron un eclipse de sol y la aparición de un cometa misterioso. Estos hechos fueron para ellos, signos de mal presagio. Saquearon entonces las casas, para luego quemarlas al igual que seis de las siete iglesias. Sólo se salvó la de San Francisco, por la bondad de un curita que logró enternecer a los forajidos.

Entretanto, como dijimos, un indio chango se acercó durante la noche a la nave pirata. Remó sigilosamente en su balsa de cuero de lobo marino, llevando azufre y pez. Se acercó al timón, colocó las materias inflamantes en una de las cavidades de popa y les prendió fuego. El humo avisó a los tripulantes que corrieron a sofocarlo, Los de tierra divisaron las incipientes llamas y se precipitaron a los botes.

A Sharp le faltó decisión. Fue un pirata de tono menor.

La noticia del desembarco filibustero en Coquimbo, corrió en alas del viento. El gobernador de Santiago Juan Henríquez partió de inmediato a La Serena acompañado del corregidor Francisco de Aguirre y un grupo de voluntarios a caballo. Hicieron el camino en el menor tiempo que les permitieron sus bestias, y en cada poblado iban gritando, ¡llegó Sharp a Coquimbo!, como una alarma para que reunieran las milicias de los partidos.

Esta frase, ya sabemos como se ha deformado y lo que significa.

El comerciante Gaspar de los Reyes puso el buque Santo Cristo de Lezo a disposición de las autoridades, y zarpó enseguida hacia el norte con un grupo de hombres armados. No se encontró a Sharp ni en la bahía de Coquimbo ni en los alrededores, por lo que el buque enfiló la proa a la isla Juan Fernández, que era conocido nido de piratas.

La mañana del 12 de enero de 1681, avistaron las islas y las velas enemigas. Los filibusteros cortaron los cabos que los amarraban a las rocas, para tratar de ganar el barlovento y ponerse tuera de su alcance. El viento les ayudó y desaparecieron de la vista de los españoles.

En su huida apresurada, los bucaneros olvidaron a un indio nicaragüense que les acompañaba a todas partes. Seguramente al momento de la inesperada partida, el indio misquito se hallaba cazando al interior y no alcanzó a subir a bordo. Algunos aseguran que este indígena fue el que sirvió a Daniel Defoe, para crear al compañero de Róbinson Crusoe.

La próxima recalada fue en Arica, defendida por el maestre de campo Gaspar de Oviedo.

El mando pirata fue entregado al capitán Watling, menos torpe que Sharp, pero tan sanguinario como él.

Durante la noche, desembarcó calladamente en una caleta al sur del Morro, y al amanecer del 9 de febrero de 1681, se dejó caer sobre Arica. Era domingo y la gente se hallaba en sus casas.

Los piratas ocuparon la ciudad antes de que nadie se percatara. pero Watling perdió tiempo en hacer prisioneros, en lugar de asegurar el dominio de la ciudad. Don Gaspar de Oviedo, avisado a tiempo, reunió a todas sus milicias en el fuerte y preparó las defensas. El combate fue cruento. Murió Watling y 24 de sus compañeros. Sharp retomó el mando para batirse en retirada. Huyeron al barco llevando 18 heridos. Cayeron prisioneros otros 19 que fueron ahorcados y dos que salvaron la vida sólo por ser cirujanos. Harto que los necesitaban los ariqueños que habían combatido durante horas con hombres diestros y experimentados.

Después de la derrota. los piratas decidieron volver al Caribe por el Cabo de Hornos. Al pasar frente a Huasca, recalaron para aprovisionarse de víveres frescos. Se apoderaron de 200 ovejas e igual cantidad de fanegas de harina que descubrieron en un molino.

Fue la última depredación que efectuaron en nuestras costas. Desgraciadamente para la Hermandad lograron cruzar el Estrecho de Magallanes y retomar a las aguas caribeñas donde continuaron sus fechorías.

LA OTRA HERMANDAD

Para defender la región de los piratas y corsarios el Teniente Coronel don Tomás Shee presentó un proyecto de defensa el 27 de septiembre de 1793, consistente en dos mil hombres de caballería - considerando los dragones veteranos de La Serena-, para guarnecer el litoral y los accesos a la ciudad. Entre otras medidas propuso “colocar triples centinelas en la Lengua de Vaca y en el Tangué, dos en el Totalillo con especial encargo de vigilancia y que, estando de haberse divisado en la costa embarcaciones sospechosas dieran parte sin la menor demora al Juez de inmediato” (Crónica de La Serena de Manuel Concha, Pág.84).

Años antes el subdelegado don Pedro Cortés y Mendoza -el Héroe de Tongoy según el historiador Manuel Concha- publicó un bando el 9 de noviembre de 1690, prohibiendo el embarque bajo pena de 100 pesos a las personas que viajaban al reino del Perú con tropillas de mulas, por cuanto dificultaban la defensa de Coquimbo. Los mulares eran muy bien cotizados para el transporte de minerales de plata provenientes de Huantajalla y Potosí.

En 1741 visitó las costas chilenas una flotilla inglesa al mando de Jorge Anson con cinco navíos de guerra y dos embarcaciones menores de auxilio. Los navíos fueron el “Centurión” con setenta cañones y cuatrocientos tripulantes mandados por el propio Anson, el “Glocester”, el “Severo”, “La Perla” y otros de

menos envergadura. Estos navegantes se concentraron en la Isla Juan Fernández y al parecer no tomaron presas al aproximarse a la costa coquimbana (“Viaje alrededor del mundo” de Jorge Anson, pág. 139).

En la obra tantas veces citada de Manuel Concha aparece en 1795 un Juez de Indios para Tongoy en la persona de don Eusebio Díaz. No cabe dudas que este magistrado tuvo jurisdicción en todas las tolderías y agrupaciones indígenas del litoral incluyendo Guanaquero y Guayacán.

En 1806, el sevillano Nicolás Naranjo construyó un buque en la ciudad de La Serena destinado al comercio del congrio seco. Es de imaginarse la espectación de los serenenses ante un acontecimiento tan extraordinario. Al terminar la obra, montó el buque sobre ruedas y lo lanzó a la mar el día del patrono de la ciudad, San Bartolomé. Fue ayudado por cuatrocientos soldados y vecinos que culminaron una empresa sorprendente. Andando el tiempo, ese buque se hundió en la Punta de Teatinos con su capitán Naranjo y ocho esforzados marineros a bordo.

En tiempos de la colonia solían verse por estos lados a los señores Alcaldes de la Santa Hermandad, guardadores del orden y la seguridad en los campos. Tenían su asiento en el Cabildo de La Serena, pero los encargados del Valle de Elqui y sus alrededores patrullaban la costa. Mucho antes, en 1685 le correspondió visitar el valle al Alguacil Mayor Lázaro Martín Flores, lo que indica que más de algún salteador o indio insumiso merodeaba por los contornos.

Entre otros alcaldes de la Santa Hermandad que el Cabildo de La Serena nombró para controlar el delito rural, se recuerda a José Rojas de Monroy, en 1685 y a Javier Aguirre, Ignacio Marín y Pablo Zeballos en 1793, todos en el valle del río Elqui.

PIRATAS DE FINES DEL SIGLO XX

En la Revista de Marina N° 5 el autor O.R. Ortiz-Troncoso recuerda que en 1988, encontrándose en un país caribeño, leyó en un periódico la noticia de que un barco pesquero había sido abordado y saqueado por piratas, tercer incidente de este tipo ocurrido en pocos meses. Para la misma región son mencionados con frecuencia casos de vandalismo contra yates -tan numerosos en las Antillas- originados muy probablemente por los narcotraficantes y su afán de apropiarse de embarcaciones sin prontuario policial para ser usadas en el transporte de productos ilícitos. En Chile se han descubierto en dos ocasiones grandes partidas de estupefacientes.

El hecho de que tales actos tengan justamente como escenario el Caribe lleva a meditar sobre la continuidad de esta forma delictual, tan característica de esa área entre los siglos XVI y XVIII debido a la atracción que ejercía el transporte de mercancías valiosas que desde América eran conducidas hasta España. Por su lejanía en el tiempo, esa etapa histórica ha ido cubriéndose de un barniz de leyenda y de romanticismo que oculta la siniestra realidad que debió significar para la marina comercial y para las poblaciones asentadas sobre el litoral. Lo menos que se puede decir es que resulta sorprendente que en esta era en que las naciones cuentan con servicio de guardacosta, comunicación radial, vigilancia aérea, etc., la piratería siga en pie.

"Catorce investigaciones criminales", René Peri Fagerstrom. Imprenta de Carabineros, 1955.

La revista Mededelingen voor de Gezagvoerder (Comunicaciones para el comandante), publicada por la Asociación Holandesa de Capitanes de la Marina Mercante, reproduce en su número de agosto de 1989 una larga nota tomada de un periódico del puerto de Rotterdam. que dice: “Los piratas ya no operan más como lo hicieron antes. Con el cuchillo entre los dientes, el pecho descubierto y parche negro sobre un ojo. Actualmente trabajan con botes de alta velocidad, portan armas modernas y hacen uso de aparatos de comunicación avanzados”. Se indica además que es en aguas del Lejano Oriente (China, Vietnam, estrechos de Malaca y de Singapur) donde existen más probabilidades de ser víctima de este tipo de ataques.

Hace aproximadamente un año, el capitán de un portacontenedores de la firma Nedlloyd, en navegación entre Hong Kong y Singapur, una noche vio aparecer en su cabina un grupo de hombres armados que le ataron y encerraron bajo llave -tomando también la precaución de cortar la comunicación con el puente- procediendo luego a un sistemático saqueo. Habiéndose liberado, el capitán logró atraer la atención de la tripulación activando con un cigarrillo encendido la alarma de incendio. El riesto se acrecenta durante largos períodos del ancla, como sucedía en algunos puertos africanos a fines de los años 70 y comienzo de los 80, que condujeron al capitán británico Roger Villar a publicar un libro -con el título de Piracy Today- en el que recoge incidentes que tuvieron lugar frente a las costas occidentales de África. Se ha constatado, no obstante, una declinación de estas actividades, ya que para 1979 se registraron en esa Costa 96 asaltos de piratas y sólo 2 en 1983.



HISTORIA DE DOS CIUDADES O LOS VIOLADORES DE TUMBAS

Después que el "Pelicán" de Drake cruzara el Estrecho y sembrara el pánico en toda la costa del Pacífico hasta California, el Virrey del Perú comisionó al piloto gallego Pedro Sarmiento de Gamboa para que navegara al Estrecho y destruyera toda colonia que el corsario hubiera instalado en sus márgenes.

Nada encontró Sarmiento y continuó viaje a España, donde expuso al rey Felipe II la urgente necesidad de fortificar el Estrecho para impedir el paso de naves enemigas. El 25 de septiembre de 1581 una poderosa flota compuesta de veinticinco navíos y unos cinco mil hombres zarpó de Sevilla en el primer intento de colonización española en el extremo sur de América. Fue tan desgraciada esta expedición que dos años y medio después del zarpe aún no llegaba al Estrecho y lo que es peor, estaba reducida a tres navíos y quinientos cincuenta tripulantes. Naufragios, deserciones, motines y emergencias de todo tipo terminaron por dejar a Sarmiento con sólo una pequeña nave, la "María", con la cual fundó la ciudad Nombre de Jesús a la entrada del Estrecho. Luego envió al buque en dirección a la Punta Santa Ana, mientras él, por tierra y seguido de cien arcabuceros, recorrió el mismo camino.

Reunidos ambos grupos procedió a fundar con la solemnidad de costumbre la ciudad del Rey don Felipe, el 25 de marzo de 1584. Se embarcó otra vez Sarmiento para ir a visitar la primera colonia, pero una furiosa tempestad lo obligó a salir al Atlántico y como el temporal se prolongó por más de veinte días, se vio en la necesidad de dirigirse a las costas de Brasil, donde la maltratada nave naufragó. Por todos los modos trató el angustiado Sarmiento de enviar socorro a los colonos, pero la suerte le fue siempre adversa. Primero lo hicieron prisionero los corsarios ingleses, luego cayó en manos de los hugonotes franceses y cuando después de mil peripecias llegó a su patria ya era tarde; los colonos habían dejado de existir víctimas del hambre. El último de ellos, Tomás Hernández, fue rescatado por el hereje corsario Thomas Cavendish.

Los vestigios de la ciudad del Rey Felipe fueron cubiertos por la vegetación y el fatídico Puerto del Hambre desapareció en las brumas del tiempo. Recién en 1966 sus ruinas comenzaron a verse bajo una capa vegetal de ñires y matanegras en la Bahía San Blas a la orilla del Estrecho, en el sector conocido como Bahía Buena. A pocos kilómetros se alza el Fuerte Bulnes con sus trincheras y albarramas restauradas con fidelidad histórica.

Existe constancia estricta de la puntilliosidad del desafortunado Pedro Sarmiento de Gamboa para describir e inventariar todo lo que tenía bajo su cargo en los aciagos días de la fundación de la ciudad. De la lectura de sus escritos un grupo de estudiosos pudo precisar, en 1951, la situación exacta donde se encontraba la iglesia. El diplomático Miguel Barros Franco encontró un plano de la ciudad en los archivos europeos. Durante mucho tiempo se creyó que la ciudad del Rey don Felipe estuvo situada cerca de la desembocadura del río San Juan, pero la tenacidad del ex cónsul español en Punta Arenas, don Jesús Veiga Alonso, sesudo lector de las memorias de Sarmiento, permitió ubicar el sector de las ruinas con la asesoría del arqueólogo francés Joseph Empereire fallecido trágicamente en Chile, durante otras excavaciones. De acuerdo a los hábitos antiguos, el cementerio debía estar vecino a la iglesia y detrás de su altar, lo cual se comprobó con el hallazgo de un esqueleto.

Durante los honores rendidos al buque escuela español "Sebastián El Cano" en 1966 apareció otro de estos esqueletos, justamente en el lugar donde se excavaba un hoyo para izar la bandera ibérica.

El domingo 7 de mayo de ese año un grupo de investigadores aficionados se dirigió a los terrenos de Bahía Buena, para tratar de ubicar el lugar donde estuvieron las casas de la aldea desaparecida. El grupo estuvo compuesto por Osvaldo Wegmann, de la Sociedad Arqueológica de Magallanes, Mario Yáñez, del Centro de Estudios Patagónicos, el Capitán René Peri y el abogado René Bobadilla. Concurrimos varios domingos armados de chuzo y pala, Cavando en la nieve mientras el Académico de la Lengua Osvaldo Wegmann preparaba el rancho y nos animaba con un buen trago en la mano.

Los trabajos ejecutados entre las dos abras que rodean el promontorio dieron un resultado positivo. En la caleta del sur, a unos doscientos metros de la playa y ochenta centímetros de la superficie apareció un cacharro español y la hoja de un cuchillo corroído por el tiempo. Los restos estaban bajo un conchal lo que indica la presencia de indios, posiblemente alacalufes, después de la muerte de los habitantes de la ciudad. Las piezas encontradas junto a ocho esqueletos fueron traídas a Punta Arenas para su estudio.

Esa misma noche dimos cuenta del descubrimiento al Intendente e historiador Mateo Martinic Beros, de quien yo era su Capitán Ayudante. La autoridad dispuso que a la brevedad retornáramos esos despojos a su tumba, pues éramos unos violadores de sepulturas. Tenía toda la razón.

EL TEMIBLE CABO DE HORNOS

“...E iremos a Valparaíso,
iHaul away hé! iHoula Tchalez!
por la ruta en que otros
dejaron sus huesos. iHé, ho!
E nous irons a Valparaíso.
iHal marinero, hé, ho, hé, ho...!”

(Canción marinera hecha con palabras de varios idiomas y exclamaciones típicas de las tripulaciones).

Los ex capitanes y oficiales de barcos a vela que en otro tiempo doblaban el Cabo de Hornos, en su ruta a los puertos del salitre se reúnen todos los años, en París.

Son los miembros de la "Amical de Capitanes de Alta Mar Cap-Honiers", que capitaneando veleros cruzaron el Cabo de Hornos.

El primer encuentro de estos capitanes tuvo lugar el año 1936 en Saint Malo, y desde entonces año tras año, Se reúnen en un puerto distinto, alrededor del "Palo mayor" como llaman al más caracterizado de los "Cap-Honiers" que preside la reunión. Esos encuentros entre viejos marinos tienen la virtud de alegrar el corazón de los hombres que zarparon un día cualquiera estampando en el Libro Bitácora, la tradicional frase: "Me hago a la mar a la buena ventura de Dios". Y si la suerte los favorecía alcanzaban la calidad de "Albatros", título muy preciado porque significa haber vencido "al duro" (como se denomina el Cabo de Hornos en jerga marinera) especialmente navegando contra el viento, es decir, del Atlántico hacia el Pacífico.

Los primeros en hacerlo en 1615 fueron los marinos holandeses Jacobo Le Maire y Williams Shouten, quienes en dos barcos, el "Eadracht" de trescientos sesenta toneladas, y el "Hoorn" de apenas

ciento diez toneladas, navegando durante seis meses, anclaron en puerto Deseado. Allí constataron que habían llegado al 53 grado de latitud sur. Comenzó el mal tiempo con una mar gruesa que sacudía a la única nave que les quedaba pues la otra naufragó en terribles bandazos. Las olas rasaban la cubierta para ir a estrellarse contra todos los objetos que había sobre ella, los que, naturalmente, estaban sujetos con trincas. Los imbornales se hacían pequeños para desalojar rápidamente las masas de agua y la nave se tumbaba a cada momento.

El día 28 de junio divisaron en la lejanía un punto que podría ser la ansiada meta que marcaba el término de América. Soportaron el viento que castigó al barco hasta casi desmantelarlo, los holandeses mantuvieron firmemente el rumbo hacia el suroeste y durante esa noche hubo turnos especiales de guardia, pues en cualquier momento podía surgir un arrecife.

A las ocho de la mañana del día siguiente, un golpe de viento disipó las nubes y vieron la aguda punta del imponente peñasco. ¡El Cabo de Hornos estaba vencido!

El Cabo tiene forma de medialuna y uno de sus cuernos apunta hacia los hielos antárticos.

Lo he sobrevolado muchas veces y en una oportunidad, en 1981, comulgué en su playa oriental en viaje a la Antártica.

La insigne Gabriela Mistral describió la región “como zona de tragedia terráquea, hecha de desplazamientos y resistencias, infiernos de golfos y cabos, sartal de archipiélagos”. Son islas, islillas e islotes labrados por el hielo que soportan uno de los climas más rudos que se conocen.

El Estrecho de Magallanes, que su descubridor denominó de “Todos los Santos” por haberlo descubierto el 1 de noviembre de 1520, tuvo varios otros nombres. Así el cronista de los viajes de Magallanes, Antonio Pigafetta, lo llamó “Estrecho de los Patagones”, La junta de Yelves, encargada de los asuntos de ultramar, lo bautizó como “Estrecho de las Molucas”. Otros navegantes más o menos anónimos, se refirieron a él como el “Estrecho de la Cola del Dragón” o con el nombre de “Estrecho de la Victoria”, Pedro de Sarmiento Gamboa, el desgraciado navegante, afirmó que se debía denominarle “Estrecho Madre de Dios”, pero al fin se impuso la cordura y en todas las cartas marinas fue conocido con el nombre de “Fetrum Magallanes”, esto es, “Estrecho de Magallanes”. En las cartas de navegar estaban los nombres escritos en latín.

Es indudable que el corsario inglés Drake, tuvo noticias y aún debió haber divisado el Cabo de Hornos en su viaje de regreso a Inglaterra, en el año 1580, después de haber saqueado las ciudades de la costa del Pacífico.

El pirata Tomás Cavendish arribó en 1587 “hasta un lugar tan extremo y extraño que no osó seguir más adelante”.

Si se repasa la historia de la navegación se podrá constatar que muchos de los descubrimientos geográficos fueron hechos por corsarios, piratas y capitanes comisionados por grandes empresas particulares.

Fue así como el Cabo de Hornos se incorporó al atlas de la Tierra gracias a la Compañía de las Indias Orientales, creada por los holandeses, los carreteros del mar.

OCHENTA ZURRONES CON ORO

En pleno siglo XX, el 25 de mayo de 1926, para ser más exacto, recaló en la quieta bahía de Guayacán un barco extraño del cual se desprendió una chalupa tripulada por media docena de marineros alemanes, holandeses, ingleses y un español. El grupo se quedó en la playa y la chalupa regresó al barco que inmediatamente se hizo a la mar. Los marineros comenzaron a estudiar el terreno, a medirlo y cavarlo en diferentes sectores. Manuel Castro un pescador coquimbano, observó las maniobras de la marinería y entabló conversación con el español. Por él supo que el grupo buscaba un tesoro dejado por antiguos bucaneros. Durante un mes cavaron profundas galerías, removieron rocas y arenas, abrieron pozos y volaron cerros a dinamitazos, sin encontrar lo que buscaban. El barco volvió y reembarcó a los desilusionados aventureros, pero el pescador chileno siguió la búsqueda con sus pocos ahorros. En 1931, después de haber hipotecado sus humildes pertenencias, logró ubicar un tiesto de greda en el cual - envuelto en pergaminos- había una plancha de cobre, con caracteres arcaicos y tres dibujos: un cañón, una carabela y una rosa.

Peritos lingüísticos de Buenos Aires los manuscritos que decían más o menos así, en castellano:

-Aquí hay un tesoro, a la distancia de noventa metros. Dejo esto por haber perdido mi galeón. Hay ochenta Zurroneos llenos de oro y noventa de plata. Año 1640. Deul.-

Otros hallazgos permitieron a Castro descubrir más pergaminos y una imagen de oro de la Virgen María. Los manuscritos iban a Buenos Aires y volvían con nuevos derroteros. Fue entonces cuando el escritor Ricardo Latchman viajó a Coquimbo y estudió los documentos. Eran auténticos.

Siguiendo sus indicaciones encontraron bajo una ruma de piedras, huesos humanos y restos de armas. Latchman retornó a la capital y dejó a su protegido, Castro, cavando la tierra guayacanina. La última carta que envió el pescador a Latchman tuvo fecha, 19 de julio de 1931. Desde entonces no se volvió a saber de él. ¿Encontró el tesoro y emigró a otro país? ¿Murió en la empresa y su cuerpo yace enterrado en alguna sepultura protegida por trampas como las faraónicas? ¿O simplemente, derrotado y pobre, partió al Norte Grande a rehacer su vida?

EL HOMBRE CLAVE

Alto, espigado con muchas noches de viento retratadas en su rostro curtido, don Esteban Grlica fue uno de los personajes más curiosos de la vieja novela de piratas y de cofres de oro enterrados en Guayacán.

Podría decirse que pasó toda su vida buscando el tesoro. En su negocio de la "Aurora Azul". entretenía a sus clientes mostrándoles algunos hallazgos encontrados en su búsqueda pertinaz: botones, sables antiguos. monedas de oro, trozos de telas. Algunos mal pensados decían que don Esteban había perdido el juicio porque anhelaba encontrar rápidamente "su tesoro" para poder comprar ciudades enteras como Nueva York. Se interesaba por las planillas de sueldo de Carabineros de Chile, porque lo pensaba contratar completo para cuidar sus pertenencias. Podía hablar con Dios y éste le anunciaba grandes novedades, terremotos. inundaciones y otros males. En sus descubrimientos había encontrado cavernas con estrellas judías de cinco picos y gases venenosos protegiendo la entrada. Esto lo obligó, naturalmente, a comprar máscaras contra gases y otros elementos de protección. Todo lo mostraba a sus curiosos clientes que escuchaban arrobados en el restaurante de don Esteban.

Pasaron los años, se mudó a una casita cercana a Coquimbo, solitaria, cuidada por hoscas mastines. Vivía con sus hijos, es decir, con los pocos que le quedaban, porque la mala suerte también los persiguió: suicidios, órdenes de arresto, prófugos.

¿QUIÉN SE LLEVÓ EL TESORO?

Esta es la pregunta que se hace mucha gente no sólo en Chile, sino que en otros países. Hubo varios que llenaron de hoyos la región. provistos de elementos modernos, contadores geiger y detectores supersensibles. No fueron crédulos pescadores ni los ingenuos campesinos venidos del interior los únicos que se han dedicado al rastreo del fabuloso entierro. Personas que "no creen en brujos" han invertido ingentes capitales en la dorada aventura. Don Ricardo Latchman. se contó entre los más conspicuos buscadores como así mismo el ingeniero alemán Hans Meyerhon, de quien jamás se volvió a saber desde que inició los trabajos en plena revolución de 1931.

UN CORSARIO SERENENSE

El comerciante Gregorio Cordovez compró un buque, el “Lancaster”, y lo armó en corso con el nombre de “Santiago Bueras”. Entre octubre de 1818 y marzo de 1819 capturó a la fragata hispana “Los Ángeles”, la cual incendió por no poderla “marinear”, es decir, tripular con chilenos, para llevarlos a Coquimbo o Valparaíso. Un poco antes de botar anclas en Valparaíso apresó al bergantín de guerra “Resolución”, uno de los últimos buques de la Real Armada en el mar de los corsarios chilenos.

Ese mismo año, 1818, zarpó el corsario “Maipú Lanzafuegos”, el cual se unió al “Congreso” cuyos papeles no estaban muy en regla, pero les permitió capturar cuatro buques españoles, dos bergantines: “El Empecinado” y “El Leal”, y dos goletas: “La Golondrina” y la “San Pedro Regalado”. El “Maipú Lanzafuegos” fue capturado por los realistas a fines de 1818. Fue preocupación constante del gobierno chileno procurar la libertad de sus tripulantes, canjeándoles por prisioneros de guerra españoles. Todas estas naves incrementaron el comercio de cabotaje y las líneas mercantes chilenas a California e intermedios. Ya no era necesario el corso y O’Higgins suspendió las patentes a medida que la Armada Nacional se iba incrementando.

El “Aquiles” fue una de las naves más activas de la naciente flota chilena. Se incorporó a ella tras un golpe de mano proporcionado a la Armada española, que se retiraba a las Filipinas, por el teniente Pedro Angulo y un grupo de tripulantes. Aquello ocurrió frente a la isla Umatac, en las Marianas.

A fines de 1829, el “Aquiles” volvió a sublevarse. Era el único buque importante de la Armada Chilena, que comandaba el almirante norteamericano Carlos Wooster. Participó en el motín un grupo de oficiales, entre los cuales estaba Pedro Angulo, el mismo que lo había capturado. Zarpó Wooster en la fragata inglesa “Thetis” y logró vencer al “Aquiles” en un breve combate a seis millas de Valparaíso. Vuelto al seno del gobierno, sirvió para que el Presidente Vicuña se dirigiera a Coquimbo, donde el “Aquiles” fue apresado por los revolucionarios, como veremos enseguida.

Posteriormente el bergantín participó en la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana y al mando de Pedro Angulo capturó a toda la escuadra en El Callao. El buque se hundió durante un temporal el año 1839.

LOS CORSARIOS CHILENOS

El gobierno del Libertador Bernardo O’Higgins habilitó varias patentes de corso. Antes que el propio Simón Bolívar reconociera la conveniencia del corso en las nacientes repúblicas, el prócer chileno se dio cuenta de la importancia de esta forma de guerrilla naval para atacar el poder español.

El primer buque nacional, “La Fortuna”, se armó en Valparaíso, en 1817, después de conocerse el bando que autorizaba esa actividad. En Arica le esperaba una buena presa, el navío español “Minerva”, que traía carga para el Alto Perú. En verdad, “La Fortuna” era un simple lanchón provisto de una vela latina. Su capitán fue James Mackay, secundado por John Budge, ambos comerciantes porteños. Zarparon al norte llevando algunas pistolas, varios cuchillos, un poco de charqui y el pretencioso lema “Gloria o Muerte”, pintado en la vela. Llegados a Arica, después de doce días de navegación caleteando por la costa de los piratas con viento a favor, asaltaron de noche al “Minerva” y a un costo de seis marinos españoles muertos y diez heridos, se apoderaron de la nave sacándola a mar abierto.

Luego capturaron al bergantín español “Santa María” procedente del Callao y volvieron a Valparaíso. Allí el gobernador Rudecindo Alvarado los recibió con honores. El ejemplo de Mackay entusiasmó a otros comerciantes, entre ellos, Felipe Santiago Del Solar, quien solicitó su patente y puso en corso un bergantín armado con doce cañones y noventa marineros. Se llamaba “El Chileno”, cuyas andanzas en las costas latinoamericanas señalaremos más adelante. El éxito de los corsarios despertó la emulación de muchos. A mediados de enero del año siguiente, don Estalísnao Linch pidió y obtuvo autorización para armar en corso seis naves que se hicieron a la mar regularmente equipadas. Hasta argentinos, como Felipe Arana pidieron permiso para armar corsarios con bandera chilena. El océano Pacífico se hizo muy peligroso para los españoles. El exportador Manuel Antonio Soza cambió el nombre de su buque “Nuestra Señora del Carmen”, y le puso “El Furioso” y llegó nada menos que a Panamá. Volvió a su base con dos presas importantes, una fragata y el bergantín “Machete”. Una nueva correría intentada casi de inmediato, a mediados de marzo de 1818 estuvo a punto de terminar mal, pues se encontró con una escuadrilla española. Mackay luchó diestramente contra los castillos que guarnecían la base naval e incendió el bergantín “El Gran Poder de Dios” cargado de azúcar y cacao. A la altura de Paita abordó otras dos goletas y pudo arribar a Valparaíso con un botín de 22.000 pesos, una barbaridad para la época.

LAS AVENTURAS DE LA “ROSA DE LOS ANDES”

En febrero d 1919, el ex soldado e ingeniero realista Santiago Arcos, uno de los primeros corredores de comercio, solicitó permiso al gobierno para armar de corso la corbeta “Rose”.

Esta era la misma nave a cuyo bordo llegó Lord Cochrane a Valparaíso en noviembre de 1818, pero permanecía inactiva en el puerto. Era una corbeta de 400 toneladas, que había pertenecido a la Armada Británica.

Se obtuvo la aprobación gubernamental y la nave fue adquirida en 100.000 pesos por el Estado de Chile. Estos gastos se hicieron con dinero proveniente de descuentos de sueldos del Ejército de los Andes, el cual fue considerado como habilitado del corso, con derecho a las ganancias que produjera las presas. La nave montaba 40 poderosos cañones y tenía una guarnición de desembarco compuesto de 82 hombres. Desarrollaba una velocidad de doce y medio nudos, bastante veloz para la época.

Al capitán, Juan Illingworth, el mismo que trajera la “Rose” de Europa, el gobierno le hizo extender despachos de capitán de corbeta y de tenientes a los oficiales que debían acompañarle. En otras palabras, el buque pasó a formar parte de las fuerzas navales chilenas.

Su primer teniente fue Raimundo Morris. Los demás tenientes, ingleses o norteamericanos, fueron Samuel Portus, Guillermo Jones, Simón Seymour, Pedro Mc Gilvery y Esteban Hort. Iban a bordo dos médicos ingleses. El contador José Villarreal y su ayudante Pedro Nolasco Jofré, de sólo diecisiete años, eran chilenos, así como la tripulación, cercana a los 190 hombres, que fue reclutada entre gente de mar.

El 22 de abril de 1819, se pactaron frente al escribano José M. Menares las capitulaciones que los tripulantes celebraron con sus armadores. Es interesante consignar como se distribuían las ganancias.

Las presas se dividían por mitad entre los captores y ellos. El jefe de la expedición tenía derecho a reservar veinte partes de la presa para distribuirlas entre los corsarios más decididos. El primero que saltare sobre la borda enemiga adquiría derecho a tres partes de la presa y los doce que siguieran a dos

partes cada uno. A quien cupiere la fortuna de avistar antes que sus camaradas la vela adversaria, se le doblaba la porción a fin de estimular de ese modo la vigilancia. En cambio, el ebrio, el indisciplinado y el ladrón perdían todos sus derechos. Del común de los valores capturados se apartaba, por acuerdo general, el uno y medio por ciento para quienes quedasen inválidos.

Al día siguiente, la ahora llamada "Rosa de los Andes", zarpó y el 4 de mayo ya había enviado una presa a Valparaíso. Esta era la fragata española "Vascongada", en viaje de Santander a El Callao, por el Cabo de Hornos.

El 24 de junio de 1819, en el Golfo de Guayaquil, trabó combate con la fragata española "Piedad".

El resultado fue desastroso para la nave chilena, con demasiada tripulación y marinería de desembarco. Se logró rehacer y, a pesar de todo, siguió viaje a Panamá, apresando antes al bergantín "Cantón" con 60.000 pesos en mercaderías.

El 17 de septiembre atacó exitosamente el puerto de Taboga, defendido por una batería de cinco cañones y dos lanchas cañoneras.

Acto seguido, desembarcó el capitán Carlos Desseniens, quien se apoderó al asalto de la batería.

Los botes de la fragata, al mando de los tenientes P. Jones y E. Mc Gilvery apresaron las cañoneras.

Conseguida la victoria, el capitán Illingworth siguió expedicionando el litoral, desbaratando la navegación realista en esas estratégicas latitudes.

Con la noticia del triunfo de Bolívar en Boyacá, Illingworth decidió abrir una campaña de apoyo a la misión libertadora. Detuvo, en consecuencia, el quehacer corsario e inició la tarea eminentemente emancipadora. Con ello, el plan de O'Higgins comenzó a cumplirse a cabalidad. por un lado, Lord Cochrane amenazaba El Callao y por otro Illingworth operaba en las costas cercanas a Panamá.

Por una coincidencia, mientras la bandera de la Rosa de los Andes era izada frente a las costas colombianas, con diferencia de horas subía Lord Cochrane la estrella solitaria (septiembre de 1819), a la vista de los castillos de El Callao.

Mientras los Cañonazos del almirante hacían temblar a Lima, los disparos del buque chileno en Taboga y el Chocó catalizaban, una en pos de otra, las revoluciones de Guayaquil (9 de octubre de 1820) y de Panamá (noviembre 29 de 1821). El capitán Illingworth decidió adueñarse de la región del Chocó con un golpe de mano audaz.

Los realistas habían fortificado algunos puntos de la costa, como las aldeas de Izcuandé, Tumaco. Esmeraldas y especialmente Guapi, unos pocos kilómetros aguas adentro del río del mismo nombre. El puerto se hallaba defendido por siete piezas de artillería y una compañía del regimiento Cataluña. Todo fue rápido.

Los tenientes Mc Gilvery y Jones bajaron cuatro lanchas y el capitán Carlos Desseniens, de la infantería de marina, con cuarenta chilenos asaltó al enemigo.

Desseniers remontó el río y, al amanecer del 30 de octubre de 1819, atacó la plaza a la bayoneta, tomó los cañones y capturó a toda la guarnición, ochenta y cinco fusileros de la tropa de Panamá y el cuerpo de artillería completo.

Los puertos Izcundé y Buenaventura también izaron el pabellón chileno y organizaron un gobierno independiente. Así informó el comandante Illingworth al ministro Ignacio Zenteno, según B. Vicuña Mackenna (El Crucero de la “Rosa de los Andes”).

Pese a las fuertes bajas, el buque siguió sus singladuras. En los primeros días de enero de 1820, la “Rosa de los Andes” fondeó en la bahía de Cupica, una de las muchas ensenadas del golfo de Panamá, en la parte más estrecha. Los indios ribereños informaron que los realistas de Cartagena aprontaban una expedición desde el Atlántico. Remontarían el río Atrato para caer por la espalda sobre Chocó. La expedición, según el aviso, constaba de doscientos hombres embarcados en cuatro cañoneras.

Illingworth montó una operación atrevida. Atravesó de un océano a otro el istmo a la altura del Darién, con un destacamento de cien hombres, llevando por tierra una embarcación. Pensaba emplearla en el curso interior del río Atrato y cortar la retirada hacia el mar Caribe.

Repitió, prácticamente, la hazaña del pirata Sharp, siglos antes.

El 4 de febrero de 1820 culminó la expedición, echando el pesado bote en las aguas del río Atrato. Desgraciadamente el comandante Illingworth no encontró huella alguna de la división realista. Los indios le habían mentido.

El bote protagonista de la singular aventura quedó bajo custodia de las autoridades del pueblo de Citará, donde, por muchos años, fue motivo de admiración.

La “Rosa de los Andes” volvió al Chocó, donde se habían recuperado los realistas. Desembarcó toda la fuerza disponible y después de un reñido combate, donde tuvo veintiuna bajas entre muertos y heridos, derrotó e hizo prisionero al jefe realista Valverde.

Se capturaron dos bergantines cargados con madera y cacao, los cuales fueron despachados a Chile, como presas legítimas.

La “Rosa de los Andes”, fue una pesadilla para las fuerzas españolas.

El virrey del Perú, a requerimiento de los gobernadores de Guayaquil y Panamá comisionó a las fragatas “Venganza” y “Prueba” su persecución. Eran las mismas fragatas que buscaba con infatigable celo el Almirante Cochrane.

El 12 de mayo de 1820, a la cuadra del río Esmeralda, se produjo el encuentro. Los vigías de la “Rosa de los Andes” descubrieron una vela al noreste. Era la fragata “Prueba”, de 1.300 toneladas, 52 cañones y una tripulación de 550 hombres, manifiestamente superior a la nave chilena.

Para evitar un combate abierto el capitán Illingworth resolvió aproximarse a la costa, donde dominaban las fuerzas patriotas, convencido -según expresó después al ministro Zenteno- que la fragata enemiga le buscaría en esos parajes.

Efectivamente, al día siguiente, en la tarde, la “Prueba”, que había seguido durante la noche las aguas del corsario, se hallaba a distancia de cañón. Fue un combate desigual, pero donde no se pidió ni se dio cuartel.

Cumplidas dos horas de sostenida y enconada lucha, Illingworth, listo ya para saltar al abordaje, fue herido en la mejilla por un trozo de metralla, siendo derribado al lado del timonel.

La “Prueba”, a pesar de su posición ventajosa, no la aprovechó. Eludiendo inexplicablemente el combate, se retiró.

Después de este encuentro, la “Rosa de los Andes” intentó volver a Chile, pero no pudo. Una tarde, al dar la vela, el buque se varó en la boca del río Izcuandé y, aunque bajó la artillería para aliviar el peso y aprovechar la marea, no fue posible ponerla a flote.

Cuando Illingworth se persuadió que todo esfuerzo para rescatar la nave era en vano. licenció su tripulación. encargando a cada cual, en sentidos adioses, el cumplimiento de su deber para Chile y con América. una parte de los soldados marchó a Cali, donde se incorporaron, más tarde, a las fuerzas libertadoras de Bolívar y otra se dirigió por mar a Guayaquil, cuya plaza acababa de enarbolar la bandera republicana. Entre ellos iba el capitán Juan "Illingrot", como le llamaron sus marinos, con 30 fieles seguidores, quien terminó por ser ciudadano colombiano, amigo personal de Bolívar y vecino distinguido de Guayaquil. Recibió el título de General del propio Libertador Bolívar.

EL “CHILENO” EN CENTROAMÉRICA

El 2 de abril de 1819 estaban fondeados en el puerto de Realejo, costa nicaragüense sobre el Pacífico, las naves del corsario franco-argentino Hipólito Bouchard o Buchardo. Se había apoderado de los astilleros del puerto que estaban sobre el río. La nave “La Argentina” había salido a cazar una presa y en la bahía sólo se encontraba la “Chacabuco”, su compañera de correrías. De pronto divisaron una vela en lontananza. Bouchard subió a bordo de la “Chacabuco” y se aprestó al combate, porque esa nave enarbolaba la bandera española, Se daba el caso de que la flotilla de Bouchard también lucía el pabellón de Castilla. Esta estrategia naval se usaba con mucha frecuencia.

El hecho fue que la nave adversaria se aproximó a todo trapo e inició un fragoroso combate. el que fue respondido con la artillería de grueso calibre de la nave argentina. Como era la costumbre, los buques entonces izaban sus legítimos pabellones. Así ocurrió en esa oportunidad. cuando ya habían muertos en ambas cubiertas. Bouchard afirmó su bandera con una descarga cerrada. Los colores albiceiestes iluminaron el puerto de Realejo. Lo mismo hizo la nave adversaria, la que subió al tope la bandera chilena. Los capitanes usaron sus altavoces y ordenaron suspender el fuego. El capitán Coll, del corsario "El Chileno", dio toda clase de explicaciones a Bouchard y éste se vio obligado a hacer lo propio.

Lo mejor era sepultar a los muertos, curar los heridos y volver cada uno a sus respectivos rumbos. Pero quedaba aún una sorpresa. En esas circunstancias se hizo presente el bergantín “La Argentina” trayendo una presa recién capturada, “La Cazadora”.

También debió devolverla al “Chileno”. El capitán Coll y sus tripulantes la habían capturado antes y les correspondía marinerearla a Valparaíso.

Así se hizo y los buques corsarios de Chile y Argentina se retiraron del puerto nicaragüense. Posteriormente, en Valparaíso, los buques de Bouchard fueron sometidos a un juicio por piratería. El enviado diplomático argentino Tomás Guido debió efectuar diligencias para librarles de la prisión.

El 17 de enero de 1822, Lord Cochrane fondeó en Acapulco y tomó la resolución de fraccionar su escuadra.

La presencia naval chilena en las costas centroamericanas fue constante.

No sólo el crédito del Estado sino el suyo propio invirtió O'Higgins en esa empresa ciclópea, con equipo para cinco años, víveres para seis meses, tres vestuarios por cada soldado, de modo que, según creía el Libertador, "la gratitud de América al pueblo chileno sería eterna" (Carta de O'Higgins a Miguel Zahartu, 5 de mayo 1821). En esos días llegó a Valparaíso un brigadier enviado por el Gobierno de Méjico a solicitar también ayuda. porque las "nuevas del orden que reina en Chile y sus victorias marítimas y militares lo toman el único pueblo que puede ayudar a su libertad".

O'Higgins "planeaba auxiliar las costas de Méjico con armas, oficiales; y un par de buques de guerra".

No sólo dos buques llegaron a Acapulco, sino que toda una flota completa, al mando del vicealmirante Lord Thomas A. Cochrane persiguiendo a las fragatas españolas "Prueba" y "Venganza". últimas velas de guerra españolas en el Pacífico.

Ya hemos visto las andanzas de "El Chileno" y "La Argentina" en el Realejo.

Curiosamente, estas mismas dos banderas -la argentina y la chilena- que incursionaron por el Pacífico. estuvieron representadas en otras azarosas navegaciones por el mar Caribe.

Una Armada compuesta de catorce buques apareció el 21 de abril de 1820 frente al puerto de Trujillo en las actuales costas caribeñas de Honduras. defendido por un morro de 17 piezas de artillería y fortificaciones escalonadas.

¿De qué nacionalidad eran los atacantes? La historia es larga. El corsario francés Luis Aury había recibido letras de corso del canónigo chileno José Cortés de Madariaga, a la sazón Ministro de Bolívar en la posesión británica de Jamaica. El marino francés quedó legitimado para hacer el corso en el Caribe, con especial consigna de liberar a Panamá. Con este objetivo la flotilla de Aury había tomado posesión de las islas Vieja, Providencia, Santa Catalina y San Andrés, el 4 de julio de 1818. Según el autor Carlos A. Ferro, en la guía turística oficial de estas bellas islas, se dice que ellas nacieron a la vida independiente por Obra de los gobiernos federados de Argentina y Chile.

Esta fue la flota que atacó Trujillo y desembarcó 400 infantes. En la exitosa defensa sucumbió valerosamente el teniente de Caribes Pedro María Zapialla y quedó herido el capitán de morenos Francisco Demani. indios garifunas seguramente.

El 25 de abril los corsarios cañonearon Omoa y rindieron el puerto, pero no así la fortaleza de San Fernando. Esta flota, libertaria, obediente según su comandante a las autoridades chilenos-argentinas, se cobijaba bajo el pabellón de esos países.

Podrían escribirse -y se han escrito- decenas de libros sobre las andanzas de los filibusteros en los mares del Caribe.

Al respecto, la “Biografía del Caribe” de Germán Arciniegas es una biblia. Conocemos un ensayo escrito por el guatemalteco Héctor Samayoa Guevara (“La presencia de Luis Aury en Centro América”) y hemos encontrado referencias en otros autores como Carlos Ferro, Rómulo Durán, Stanley Faye y Agustín Codazzi.

La relación entre nuestro país y las naciones centroamericanas ribereñas del Pacífico y del Atlántico fueron prácticamente nulas en el largo periodo colonial.

Sin embargo, al iniciarse los procesos independentistas caribeños y centroamericanos, la participación chilena fue importante, aún cuando sólo se usara su temido nombre.

Luis Aury nació en París en 1788. El autor Carlos Ferro, de nacionalidad argentina, dice que Aury fue un famoso francés desconocido en Francia, un brigadier general de la Revolución Mexicana ignorado en México, un sostenedor de la independencia de la Florida desestimado en ese lugar, un marino chileno-argentino que no se conoce en nuestros países, un heroico defensor de Cartagena que los granadinos han olvidado.

En todo caso, fue un precursor de la independencia centroamericana, en cuyas costas desembarcó con la bandera chilena y argentina y proyectó la ocupación de Panamá, pero ninguno de esos países le ha dedicado el nombre de una pequeña calle.

En 1817 Bolívar dictó un Decreto Supremo regulando el corso. Recordemos que lo propio había hecho O'Higgins, en nuestro país.

Según Vicente Lecuna, (“Crónica Razonada de las Guerras de Bolívar”), Aury estaba en 1816 en Haití con su flota, encabezada por la goleta “Constitución” con 5 cañones y 110 tripulantes. Habla llegado transportando a los fugitivos de Cartagena, derrotados por el general español Murillo.

En los cayos de Haití se unieron a Bolívar muchos aventureros italianos, franceses e ingleses, entre ellos Aury. Estaba lista la expedición reconquistadora, pero Aury entró en problemas con el almirante Brion, jefe de la flota libertadora. Aury se dedicó al corso individual o en compañía de otros personajes. Según el historiador H. Héctor Samayoa Guevara, el corsario Aury navegó bajo las banderas de Argentina, Chile, Colombia, México y EE.UU.

Este mismo autor asegura que “la estrategia de Aury al atacar posteriormente a Portobelo se basaba, en gran medida, en la idea de que el almirante Thomas Alexandre Cochrane, con su fuerza de 40 buques chilenos, atacaría a Panamá y de esa manera los ejércitos españoles divididos serían fácilmente vencidos”.

Después de esas aventuras Aury regresó a su base en la isla de Providencia y a objeto de recuperar la amistad de Bolívar envió a su representante Agustín Codazzi a Bogotá. Se estaba produciendo la entrada triunfal de Bolívar a Caracas, 10 de agosto de 1819. En febrero de 1820, Aury reclamó ante el gobierno venezolano por la captura de su nave corsaria “La Diana” por fuerzas de ese país, lo que consideró un agravio para las banderas de Chile y Argentina. En abril de aquel año, atacó las fortalezas de Omoa y Trujillo en las costas hondureñas como ya hemos visto.

Difícil le resultaba a Aury mantener su flota y 800 tripulantes, por lo que nuevamente pidió ayuda a Bolívar, quien la rechazó en forma categórica el 18 de enero de 1821 “porque la República de Colombia no necesita de más corsarios que degraden su pabellón en los mares del mundo”.

Aury murió en 1823 en su isla de la Providencia.

Resumiendo, entre los años 1815, en que se concretó la emancipación centroamericana, el Caribe fue escenario de permanentes luchas entre los corsarios enrolados en la causa revolucionaria y los buques de guerra y mercantes españoles. El gobierno real conservaba su dominio en México, Cuba, Panamá, Guatemala, Colombia y el Perú, realizando desde estos centros sus últimos intentos para proteger la actividad comercial entre los puertos de la metrópoli y su feble imperio. La acción de los corsarios consistió en hacer imposible esa comunicación, desalentando a los comerciantes hispanos.

El éxito coronó el cometido y puede afirmarse que las campañas corsarias tuvieron tanta significación en el triunfo de las ideas independentistas como las empresas continentales de O'Higgins, Sucre, San Martín y Bolívar.

Todo el Caribe y las costas de Tierra Firme fueron testigos de las hazañas de los corsarios de Valparaíso. Coquimbo y Buenos Aires.

El escritor argentino Carlos Ferro, ex embajador de su país en Honduras, en una obra de su autoría, atribuyó a las correrías de las naves corsarias argentinas los colores blanco y azul, que hoy día lucen la mayoría de las banderas patrias de los países centroamericanos. Basó fundamentalmente su tesis en que el pabellón que enarbolaron los corsarios Brown y Bouchard, europeos contratados por el gobierno del Plata, influyeron en la elección de los colores de los pabellones centroamericanos.

Brown encalló su nave y terminó sus singladuras en Guayaquil, a poco de iniciar sus acciones, y Bouchard operó principalmente en las costas del Pacífico, al igual que otros navíos chilenos. No nos parece haber causal suficiente para atribuir a la hermosa bandera albiceleste el ser una fuente de imitación de los países del istmo. que en esa fecha vivían al amparo de la corona española sin grandes signos de descontento. Sin embargo, Carlos Ferro tiene el mérito de haber reunido varios antecedentes escritos acerca de las andanzas del pirata Aury, demostrando cómo el canónigo chileno José Cortés de Madariaga, el tribuno de Caracas, dio patente de corso a Aury mientras desempeñaba el cargo de ministro plenipotenciario en Jamaica y cómo este nombramiento le fue comunicado a los gobiernos de Chile y Argentina. Llamaban la atención los amplios poderes que Cortés dio al francés y el grado de información que el canónigo tenía de la situación general de América. No en vano fue considerado por la corona española como uno de los enemigos más serios de su política, tanto así que lo arrestó y condenó a los presidios africanos de Ceuta por cinco años. Este mismo canónigo se vio en serios aprietos de imagen pública, cuando una de sus sobrinas se casó con el general Rafael Maroto, el derrotado de Chacabuco. Queda claro, eso sí, que Cortés tenía una visión perfecta de lo que sucedía en esos años. La única forma de asegurar la independentista de Chile, al margen de la neutralización realista del Perú, era la toma de Panamá por las fuerzas independentistas. Si eso significaba otorgar patente de corso a cualquier aventurero, bien hecho estaba y si ese aventurero exigía garantías y aprovechamientos desmedidos, ¿qué importaba si los objetivos eran asaz superiores? Por eso fue que todas las comunicaciones de Madariaga se hicieron a través de Buenos Aires, ya que el paso de Panamá permanecía en manos realistas. Sea cual sea la interpretación que se quiera dar a los hechos relatados, una cosa queda nítida: en el convulsionado océano antillano, fue donde se dirimió la Suerte de varios países y por cuyas aguas surcaron las proas de los más peligrosos corsarios y filibusteros de todas las nacionalidades.

En la segunda década del siglo pasado, el nombre y el prestigio del Estado de Chile era tal, que bajo su protección se libraron encarnizados combates, y se libertaron vastos territorios.

EL CAMINO DEL INCA COSTERO

Está fuera de dudas que la famosa ruta incásica pasó por las costas piratas donde existían recursos pesqueros, buen clima, agua en las quebradas y posibilidades de caminos planos y rectos.

Manuel Magallanes Moure, en su obra "El camino del Inca" publicada en la revista Chilena de Historia y Geografía N° 7, asegura que el camino de la costa llegaba hasta Coquimbo y de allí continuaba por Tongoy, Quilimarí, Ligua, Quillota, La Dormida, Colina y Santiago.

Muchos años más tarde, el entonces intendente de Coquimbo, Joaquín Santa Cruz, recorrió desde Antofagasta, Caleta del Cobre, pasando por Caldera, Coquimbo, Tongoy, Quilimarí, La Ligua, Quillota y cuesta La Dormida. Allí la senda se unía a la que bajaba de la cordillera por la cuesta de Chacabuco. El Camino del Inca entraba a Santiago del Nuevo Extremo por la avenida que hoy llamamos Independencia.

El autor de esta monografía recorrió parte del camino, especialmente en el sector de Inca de Oro viniendo de Copiapó. Contribuye a afianzar la concepción costera del camino del Inca varios topónimos e incluso poblados existentes, como Incahuasi -que significa en quechua "casa del Inca"- o el llamado Valle del Encanto, cerca de Socos.

Otro autor importante que se refirió al tema fue Miguel Luis Amunátegui, en su obra "Chile-Bolivia". Al señalar los correos reales que transportaban correspondencia entre los reinos de Perú y Chile, indica los puntos y distancias exactos, así como los días de partida y llegada.

Estos correos y postas coloniales ocuparon las sendas del Camino del Inca. Al sur de Coquimbo, el poblado más importante fue Barraza o San Antonio del Mar, pues Ovalle todavía no era fundado. El origen del nombre se debe a un capitán, Antonio de Barraza, a quien se le adjudicó una encomienda en el sector. Uno de los pobladores notables fue Jerónimo de Mundaca, caballero de La Serena avecindado en la villa.

Resultaba mucho más rápido el transporte de correspondencia por tierra que por mar. El correo ordinario mensual salía de Santiago los días 12 y regresaba de Copiapó los días 27.

No cabe duda que utilizaban la calzada real de los incas.

COQUIMBO INDEPENDIENTE

Poco se conocen las correrías del buque corsario español “Quintanilla” durante la emancipación del Perú. Este corsario, al mando del italiano Maineri, apresó en Tongoy al buque sueco “Sofía” y saqueó Huasco. (*)

En la época republicana la rada de Tongoy fue visitada frecuentemente por navíos de la Escuadra Nacional y buques de cabotaje, además de una cantidad de cargueros que arribaban a buscar cobre.

El 19 de diciembre de 1829 ancló en la bahía de Coquimbo el bergantín Aquiles, con 20 cañones, el mejor buque que disponía Chile, al mando del almirante Carlos W. Wooster, comandante de la entonces modesta Escuadra Nacional.

Traía a bordo al presidente del Senado don Francisco Vicuña que había asumido el mando de la Nación por renuncia del presidente y vicepresidente de la República. Era el tiempo de la Anarquía o Consolidación de la República. Cuatro días antes había estallado una revolución en La Serena.

Tan pronto como el buque soltó el áncora desembarcaron don José Antonio Cotapos, Ministro de Guerra, y don Ignacio Vicuña, hijo del flamante presidente, los que fueron hechos prisioneros por el Intendente, Teniente Coronel Francisco Sainz de la Peña. poco después, en marzo de 1830, el Intendente fue depuesto por un movimiento encabezado por el Comandante Pedro Uriarte, a cuyo mando estaba la artillería y los carabineros castrenses.

Fue nombrado Vicepresidente - Intendente el ciudadano Tadeo Cortés quien citó a una reunión en el Cabildo de La Serena.

En dicha reunión se declaró a la provincia de Coquimbo libre e independiente mientras no se estableciera en Santiago un gobierno regular.

Es conveniente anotar que en estas escaramuzas -donde se derramó más chicha que sangre-, participó el propio general Ramón Freire, que desembarcó en la bahía de Guanaquero. Muchos españoles sobrevivientes de las batallas de Chacabuco y Maipo estaban desterrados por esos lugares. Ya por entonces Tongoy y Guanaquero empezaron a tener importancia como surgideros de alternativa. Como también Guayacán y La Herradura.

Por decreto supremo N° 143, del 21 de noviembre de 1839, rubricado por las máximas autoridades nacionales, Joaquín Prieto y Joaquín Tocornal, se declaró habilitado el puerto de Tongoy en la Provincia de Coquimbo.

Este puerto tuvo un papel importante en la Revolución Constituyente de 1859, protagonizadas por los mineros capitaneados por el líder Pedro León Gallo. Vencedores los nortinos en la batalla de Los Loros, el gobierno envió una fuerza pacificadora al mando del general Juan Vidaurre Leal. Las tropas se embarcaron el 7 de abril en Valparaíso en los buques Esmeralda, Independencia, Matta Varas y Polinesia. Desde Los Vilos se despachó una columna de caballería en dirección a Illapel.

* Historia de la marina de Chile, Carlos Lopez Urrutia, pág. 145

El grueso del ejército compuesto de 3.000 soldados con sus correspondientes pertrechos, arribó sin novedad a Tongoy. El desembarco terminó con la victoria de las tropas gubernamentales en las batallas de Cerro Grande el 29 de abril de 1859.

EL APRESAMIENTO DE LA COVADONGA

En plena guerra con España por haberse apoderado ese país de las islas peruanas Chinchas, la escuadra chilena se albergó en Tongoy. El almirante Williams Rebolledo supo que la nave española Covadonga, zarparía luego a bloquear el puerto de San Antonio. El jefe chileno dispuso el zarpe de la fragata “Esmeralda” que sorprendió a su adversaria a la cuadra de Papudo, el 26 de noviembre de 1865, la que fue capturada después de un corto combate. Es del caso recordar que Chile declaró la guerra a España solidarizando con Perú, cuya independencia no había sido reconocida por la monarquía.

A raíz de este suceso el almirante español -José Manuel Pareja- se suicidó y el mando fue tomado por el marino Casto Méndez Núñez, que dispuso el bombardeo de Valparaíso.

GUERRAS, NAUFRAGIOS Y OTROS ACONTECERES

En marzo de 1587, Cavendish atacó el puerto de Quintero, perdiendo a doce de sus hombres. Entre los que se salvaron estuvo Tomé Hernández, el colono español embarcado en Port Famine. En la misma rada de Quintero, en 1615 probó fortuna el pirata holandés Jorge Spilbergen sin ser molestado. Estos navegantes buscaban agua y leña. Según el autor Gormaz, el agua valía en Tongoy, al momento de escribir su Geografía Náutica, 50 centavos la pipa de 70 litros. 86 veleros y 113 vapores habían recalado en el “magnífico” muelle del puerto, provistos de grúas y pescantes modernos. Por aquellos años Coquimbo no sobrepasaba los cinco mil habitantes y Ovalle, cuatro. Se exportaban ejes de cobre a Europa y congrio seco al Perú. En la villa de Guayacán vivían 75 ingleses y 1400 habitantes, de los cuales un tercio trabajaba en los hornos de reberbero de la flamante fundición Lambert. A la localidad costera de Tangué arribaban buques balleneros. Todos los puertos del sector: Guayacán, La Herradura y Tongoy, contaban con lanchas cisternas y servicios de aduana. Aprovechando las aguas siempre quietas de la Herradura. el almirante Robert Fitz Roy carenó a la “Beagle” en 1835. Sin embargo, en mar abierto, los peligros asechaban. Según Gormaz hacía poco había naufragado el “Dover Castle” (1873) y el vapor guatemalteco “Bolívar” en las vecindades de Punta Lengua de Vaca (1876). La resaca invernal, las rocas ocultas y las corrientes marítimas ocasionaban frecuentes desastres. Por algo en esa zona se alza la famosa punta Miedo. También influían los cambios de luna y la aparición de Cometas y estrellas fugaces, para los espíritus más fantasiosos.

En la guerra con España, además del incendio de Valparaíso, nuestro país perdió varios barcos, entre otros el “Paquete de Tongoy”, apresado por la escuadra española frente a Caldera.

Conjuntamente con reseñar temblores, maremotos y otros siniestros, Benjamín Vicuña Mackenna, hizo referencia a los temporales del Norte, precisando que uno de los más fuertes fue el padecido por Tongoy el 25 de junio de 1874.

La crónica periodística del 4 de julio de 1887 registra una sintomática noticia. El diario el Mercurio anunció que el gobierno concedió permiso a Felipe De la Fuente -especie de buscador de tesoros náuticos- para extraer los restos de los buques “Paita” y “Quito” naufragados en Sarco y Punta de Lobos, respectivamente. No sabemos cuando se produjo la desgracia de esos barcos, seguramente víctimas del oleaje de las “alturas” de Coquimbo.

Terminada la guerra del Pacífico, en 1881, comenzó a propagarse en el norte la devoción a Santa Rosa de Lima. Fue así como en la iglesia de Tongoy se dejó a un lado la advocación de Nuestra Señora del Carmen para sustituirla por su actual patrona. Dicen que lo mismo ocurrió en Pelequén, bastante más al sur.

En la prensa nacional aparecen diversas referencias a Tongoy en el siglo pasado. Como ésta de El Mercurio de Valparaíso, 27 de julio de 1888.

“Caleta de Huentelauquén”. La O’Higgins que llegó ayer de esta caleta tuvo que vencer serias dificultades para llevar a cabo los estudios hidrográficos que se le encomendaron. Durante varios días no pudo comunicarse con tierra, viéndose obligada a dirigirse a Tongoy. De los estudios hechos resulta ser una caleta muy estrecha para contener varios buques pues también se presenta que tiene escaso fondo y ser poco abrigada”

Durante la Revolución de 1891 las fuerzas rebeldes ocuparon el litoral coquimbano. La fragata “O’Higgins” al mando del capitán Lindor Pérez Gacitúa y el transporte de guerra “Amazonas” a cargo del capitán Vicente Merino Jarpa efectuaron la operación, pero debieron abandonarla después.

En plena revolución, el gobierno designó comandante del Destacamento Tongoy al agricultor ovalino Justo Abel Barrios, quien tuvo como segundo a Juan Pefaur, hacendado que cooperó al ejército leal con cuatrocientos caballares y mulares.

A la caída de Balmaceda nadie reprochó a Pefaur esa ayuda, pues era muy querido. Años más tarde, durante la asonada naval de 1931 diversos buques anclaron en Tongoy por motivos distintos. El destructor “Riveros” y el acorazado “Capitán Prat” zarparon desde sus aguas a Talcahuano para plegarse al movimiento rebelde. Posteriormente, vencido el alzamiento, el acorazado “Almirante Latorre” se rindió en esta rada.

El acto final de esa aventura terminó el 8 de septiembre de 1931, cuando desembarcaron en Tongoy los dirigentes del movimiento. Con una tripulación de reconocida lealtad, continuó el “Latorre” hasta Valparaíso. A las doce horas se realizó a bordo del acorazado el acto de reasunción de todos los oficiales y el juramento solemne a la bandera. Las naves enfilaron rumbo a Valparaíso, donde entraron el 9 de septiembre, desde el aire vigilaban los aviones basados en Tuqui, aeropuerto de Ovalle. (“Del avión rojo, a la república socialista” Carlos Charlin).

Junto a la industria minera, Tongoy siguió siendo una caleta esencialmente pescadora, con predominio de los apellidos Zambra, Marín y Zuleta. Muy recordado es Antonio Marín Solís de Ovando, padre del recordado Tío Negro. Desde entonces se estableció la costumbre de bautizar las embarcaciones con el nombre de algún tío.

A partir de 1839 Tongoy fue un puerto organizado administrativamente, como se desprende del Decreto Supremo que transcribimos a continuación:

“TONGOY”

*PUERTO DE LA PROVINCIA DE COQUIMBO;
SE DECLARA HABILITADO*

Santiago, noviembre 21 de 1839.

Tomando en consideración el informe dado por el Intendente de Coquimbo, con fecha 12 del mes actual, a solicitud de varios mineros y hacendados de la Provincia, sobre conveniencia de la habilitación de nuevos puertos que faciliten el Comercio de cabotaje, que actualmente se hace más necesario por la falta de bestias en que hacer los transportes por tierra, el gobierno ha acordado y decreta:

Artículo N° 1.- Declárase Puerto habilitado el de Tongoy en la Provincia de Coquimbo.

Artículo N° 2.- Tómesese razón, comuníquese e imprímase.

Joaquín Prieto

Joaquín Tocornal

Esta resolución gubernativa determinó, en pocos años, la organización administrativa de la comunidad: estableciéndose el Telégrafo, Subdelegación, Juzgado, Capitanía de Puerto, Policía y otros Servicios como la Aduana y el Correo.

ANTIGUAS REFERENCIAS: SIGLOS XVI, XVII Y XVIII

El estudio de la propiedad rural en el Norte Chico durante la Conquista y la Colonia permite extraer interesantes datos del poblamiento y uso de las tierras litorales. El autor Eduardo Cavieres (La Serena en el siglo XVIII, págs. 30 y 31), cita una lista de propietarios importantes que se heredaban a través de matrimonios o se hacían donaciones intervivos para mantener controlados feudalmente sus predios.

Las familias Arquero, Irrarrázaval, Aguirre, Cortés y Monroy, Rojas, Pizarro, Pastene, Marín, Galleguillos, Cisternas, Callejas, Fuica, Munizaga, Barraza y otras se constituyeron en los feudatarios de la región. Entre ellos y sus descendientes se distribuyeron títulos de marqueses y varas de alguaciles mayores y alféreces reales, minas, ganados, esclavos, curtidurías, molinos, cordobanes y el comercio de cabotaje entre El Callao y los principales puertos chilenos.

El propio Coquimbo en 1671 fue una gran chacra trabajada por don Jerónimo Pastene, descendiente de don Juan Bautista, nuestro primer almirante, compañero de Valdivia. Un poco después, 1689, se registró un pleito entre otro copetudo fijodalgo, el General don Francisco de Aguirre con don José de Vega por tierras vecinas a la costa. En los anales correspondientes se señala un camino cubierto de pangues que llegaba a Tongoy “que es el mar”.

La Hacienda de Tongoy aparece en 1735 en poder de doña Isabel de Aguirre y de doña Micaela de Lisperguer, apellidos de rancio abolengo local. Esta dama padeció “un accidente grave y peligroso que le hizo arrojar abundante sangre por la boca”. Prudentemente testó en favor de su yerno Antonio Callejas. Este Callejas, para no ser menos, lucía un belicoso título de maestro de Campo. Parece que los Callejas se sintieron muy a gusto en las quebradas y playas de Tongoy, puesto que en 1790 don Isidro Callejas se inscribe como dueño del casco de la extensa hacienda. Es bueno recordar que junto con los bienes raíces, se heredaban las viñas, lagares, tinajas, pailas de cobre, pilones de cuero y otros “elementos de pan llevar”. Un tal Miguel de Aguirre Andía Irrarrázaval tomó posesión de Tongocillo en 1730. En esa misma techa otro hacendado, don Álvaro Galleguillos, lucía los títulos de Pachingo.

Para tener una idea de la extensión de estas heredades podríamos citar “La relación de la visita que hizo el primer obispo de Santiago don Manuel Alday y Aspee a la zona norte de su obispado año 1757” (Universidad de La Serena 1980, Hernán Cortés). Varios años duró esa visita estableciéndose en ella que la ruta normal de comunicación hacia el norte y hacia el sur se hacía por la costa, sin perjuicio de existir otros caminos interiores.

**UNA COMPAÑÍA "PROMISCUA"
PRIMER EXPORTADOR DE COBRE LOS "CHILEBARS"**

Ya en la época de la Independencia nuestra economía comenzó a integrarse al mercado internacional. Se iniciaron entonces fuertes vínculos con Inglaterra, la primera potencia industrial de esos años.

La minería del cobre explotó sólo los minerales de alta ley, fundidos en forma poco eficiente, utilizando para ello la leña de matorrales y árboles.

En 1831, Carlos Lambert, instaló el primer horno de reverbero que permitió aprovechar minerales de menor ley. Fue toda una revolución económica.

El gradual reemplazo de la madera por el carbón como asimismo el establecimiento de modernas fundiciones en Guayacán, Tongoy y Lota, llevaron a Chile a ocupar el primer lugar como abastecedor mundial de cobre. Los "chilebars" pasaron a ser el patrón para la comercialización del metal rojo en el mercado inglés.

La Compañía Colectiva formada entre Maximiliano Errázuriz y José Tomás Urmeneta, llamada "Urmeneta i Errázuriz", se formó en Santiago, el 15 de diciembre de 1860. El socio gestor de esta empresa fue Maximiliano Errázuriz, pero ambos podían usar "promiscuamente" de la firma social.

El capital inicial fue de 700.00 pesos.

El origen de la fundición tongoyina venía de antes. En 1851 ya había laboreos. Urmeneta aportó a la sociedad recién formada con los bienes que poseía en la "Sociedad Chilena de Fundiciones", esto es, con el valor de los establecimientos de Guayacán, Represita y Totalillo, más algunos buques y otros elementos.

El plano de la "isla" de Tongoy fue levantado por el Ingeniero H. Sequier, el 7 de junio de 1859. Según ese plano el Intendente Teodoro Cuadros adquirió a Antonio Herreros, en 4.296 pesos, los terrenos que éste poseía en la isla, vale decir, la totalidad de la superficie exceptuando algunos sectores y fajas que posteriormente dieron lugar a un enojoso litigio.

Veamos este oficio de la gobernación de Coquimbo:

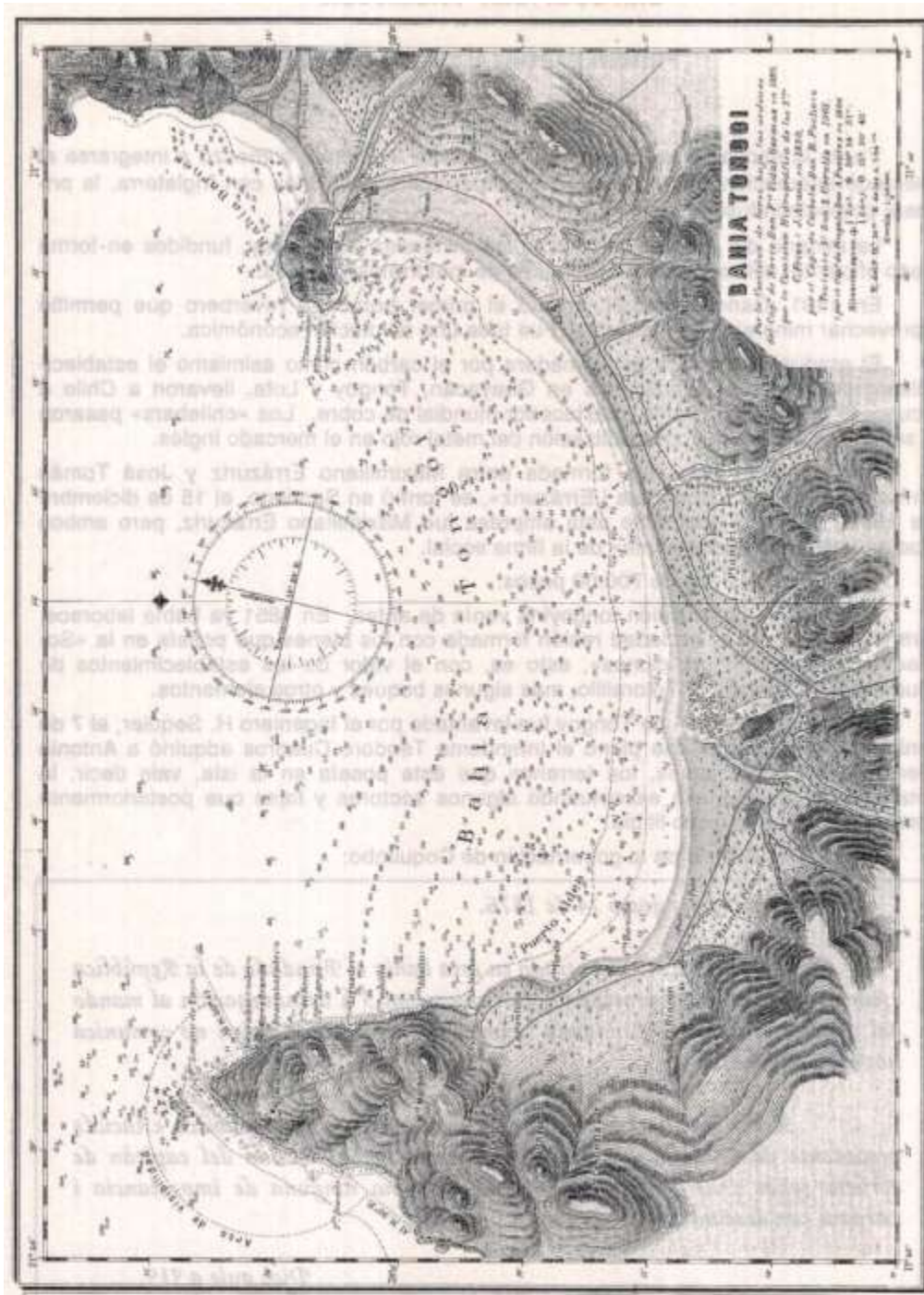
Coquimbo, agosto 14 de 1876.

A las 4 H S. M. ha entrado en esta bahía el Blindado de la República "Afirmante Cochrane" procedente de Tongoy con 5 h de navegación al mando del Capitán de Navío, Graduado señor Enrique Simpson quien no comunica novedad particular.

A las 5h 30, S.M. fondeó el transporte de la República "Ancud" procedente de Caldera con 2 días de navegación al mando del capitán de corbeta señor Luis Somar; no comunica noticia ninguna de importancia i zarpará con destino a Valparaíso a las 8 h A.M

Dios gué a US. (hay una firma)

Al señor Intendente de la Provincia.



Bahía de Tongoi, Taller Lito tipográfico de la Armada de Chile
Geografía Descriptiva de la República de Chile. Enrique Espinoza 1897

LO QUE OCURRE CUANDO NACE UN PUEBLO

En agosto de 1865 la Cámara de Diputados trató el tema del ferrocarril entre Tongoy y el Mineral de Tamaya emprendido por el señor Enrique Meiggs:

El proyecto constaba de varios artículos. Reproducimos parte del debate referido al recurso agua:

Vicuña Mackenna (secretario).- El señor Meiggs... ha solicitado se le conceda el uso de las aguas de la quebrada de Tongoy; pero ha dicho que en caso que surjiesen serias dificultades para que se acepte el artículo aprobado por el Senado i en caso de que prevalezca la opinión manifestada por algunos señores Diputados en la sesión pasada, tendrá que privar al puerto de Tongoy del beneficio que podía hacerle con la realización de un pensamiento que tiene para proveerlo del agua de la quebrada mencionada. Quiere, sin embargo, que se consulte a la Cámara sobre si se hace o no la concesión en la forma acordada por el Senado.

El señor Ossa.- Desearía saber si el agua de la quebrada de Tongoy de la que aquí se habla es la única de que puede surtirse aquel puerto y si ésta se dará gratis a los vecinos porque yo no querría que a ese puerto se le dejara privado de este elemento tan necesario.

El señor Vicuña Mackenna (secretario). - El señor Meiggs dijo en la comisión que había agua suficiente para los vecinos de ese lugar.

El señor Vicuña (don Pedro Félix). El señor Meiggs ha calculado aproximativamente en ciento cincuenta mil pesos el valor de las cañerías que sería necesario poner, y en tal caso el agua no podría darse de balde.

El señor Echaurren Huidobro.- El señor Meiggs me ha hecho presente que es indispensable se le conceda el agua de la quebrada de Tongoy, porque de otra manera no podría subsistir el ferrocarril.

Además de eso, desde que va a partir del puerto de Tongoy una línea férrea, es muy natural que ahí se forme una población, a la que es necesario proporcionar un elemento tan indispensable a la vida como el agua: y no hay otra en todo ese contorno que la pequeña cantidad que tiene a cierta distancia la quebrada que se llama Tongoy.

Con el objeto de salvar las dificultades que en la sesión pasada indicó el Honorabie Diputado por San Fernando, señor Ossa, he formulado en otros términos el inciso primero del Artículo agregado por el Senado, obligando a la empresa a que haga lo mismo que el ferrocarril de Coquimbo, es decir, que establezca pilones públicos libres de todos derechos para los habitantes. Redactado así el inciso primero, creo no habrá inconveniente para que la Cámara preste su aprobación a todo el artículo.

Siguió una larga e interesante discusión, que no cabe en esta reseña. El problema de agua no se ha resuelto hasta nuestros días.

Se votó el artículo y fue rechazado por 40 votos contra 6.

Pero el ferrocarril corrió. Milagros de la política.

En la fecha de la edición de la Geografía, 1897, el puerto dependía de la Subdelegación 16 del Departamento de Ovalle. En materia religiosa, Tongoy es una vice Parroquia dependiente de la Parroquia de Andacollo. La subcircunscripción del Registro Civil es bastante antigua, 1885, coincidente con la promulgación de la Ley respectiva.

Es interesante consignar que la Geografía de Espinoza, consigna los baños termales de Socos, en la confluencia del estero Punitaqui con el río Limarí, frente al monolito que recuerda el combate de Salala, uno de los primeros de la Patria Nueva.

Ocurrió en 1817, entre las fuerzas patriotas de Sebastián Cabot y Milicias realistas. También se señala en la obra de Espinoza la existencia de un camino público de Tongoy a Coquimbo, pasando por Guanaquero y Tambillo, de 30 km.

El ferrocarril de Tongoy a Tamaya cruzaba las estaciones intermedias de Pachingo, Cerrillos y Sauce, lo cual dio origen a sabrosas anécdotas que contaremos más adelante.

ALGUNOS AVALÚOS. Vale la pena recordar las tasaciones de la época, según un Rol de 1896.

-

NOMBRES	SUB.	AVALÚO	PROPIETARIOS
Limarí	15	\$ 198.00	Carolina Ossa v. de Ossa
Limarí	15	264.000	Blas Ossa y Ossa
Siberia	15	82.500	Carolina Ossa v. de Ossa
Siberia	15	93.500	Clarisa Gana v. de Ossa
La Torre	15	82.500	Sucesión Valdivia
Arrayán	15	33.000	Testamentaria Juan B. Barrios
Quebrada Seca	16	46.530	Testamentaria Teodosio Cuadros
Otárola	16	73.920	Testamentaria Lucas Tom Valdivia
Tongoy, Tangué y Cerro Corado	16	100.485	Testamentaria Isidora Aguirre de Munizaga
Camaronés	16	44.082	Petronila Castellón v. de Barrios
Camaronés	16	44.082	Petronila Castellón v. de Barrios

En la Geografía náutica publicada en 1880 por el capitán de fragata Francisco Vidal Gormaz se describe detalladamente toda la costa chilena.

A Puerto Tangué, Puerto Tongoy y Guanaquero dedica seis ilustradoras páginas. Al referirse al caserío de Tongoy afirma que tenía 1.400 habitantes, de los cuales 35 eran ingleses. Las autoridades consistían en un Subdelegado y un Teniente de Ministro de la Aduana de Coquimbo.

La villa era abundante en recursos y Ofrecía un buen hotel para los viajeros.

La figuración de Tongoy en la cartografía americana es de antigua data. En el mapa británico de Eman Bowen, 1713, aparece descrita la bahía de Tongoy. Igualmente, en 1745, en el Mapa de la América Meridional del francés Guillaume del L'Isle se observa el puerto. Posteriormente, en el mapa de don Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, 1775, aparece el Puerto de Tongoy. Esta última referencia está en el Mapa Geográfico de América, la obra más perfecta de su época.

En el libro "Chile semiárido" escrito en 1970 por el profesor francés Roland Paskoff, actual catedrático de la Universidad de Lyon, se expresa que el curso natural del río Limarí debió caer en la bahía de Tongoy. Sin embargo, debido a fenómenos geológicos, el cauce abrió una garganta por los altos de Talinay. Hasta fines del Plioceno (15 a 13 millones de años) el río había desembocado en dicha bahía.

El autor sentó su hipótesis en estudios sedimentalógicos y de prospección geofísica como asimismo, en antecedentes paleontológicos y pedológicos (cortes en suelos con diferentes texturas y colores).

Hubo un Puerto Manso dependiente de la Aduana de Coquimbo, en un período de intensa labor exportadora de minerales. Se caracterizó por ser de "fácil fondeadero y mejor desembarque". Fue habilitado por el presidente Manuel Montt, el 22 de diciembre de 1852, para fomentar la agricultura y la minería, al mismo tiempo de extender la población en el litoral. (*)

La Gobernación Marítima de Coquimbo debió sostenerlo con sus empleados y agentes en cada oportunidad de arribo o despacho de naves.

¿Dónde estuvo este puerto y qué queda de sus instalaciones?

Cuerpos cívicos en la provincia de Coquimbo

Santiago, mayo 12 de 1879.

Con lo espuesto por el Inspector Jeneral de la Guardia Nacional, en la nota que antecede.

Decreto:

Organízase en la provincia de Coquimbo los siguientes cuerpos cívicos:

Una brigada de artillería, compuesta de dos compañías, en la cabecera departamento de la Serena;

* Boletín de Leyes y Decretos del Gobierno, correspondiente a 1859.

Un batallón de infantería, compuesto de cuatro compañías en el mineral de la Higuera;

Una compañía de artillería, de ciento cincuenta plazas, en el puerto de Totoralillo; y una compañía de caballería, de 100 hombres, en la campiña a inmediaciones de dicho puerto;

Una brigada de infantería, compuesta de dos compañías, en la cabecera del departamento de Elqui;

Una brigada de artillería, de ciento cincuenta plazas, en el puerto de Guayacán i una compañía de caballería, de ciento cincuenta hombres, en Pan de Azúcar;

Un batallón de Infantería, compuesto de tres compañías, en la cabecera del departamento de Ovalle;

Un batallón de infantería, compuesto de cuatro compañías en el mineral de Tamaya;

Una compañía de infantería, de ciento cincuenta hombres, en el mineral de Panulcillo;

Una brigada de artillería, compuesto de dos compañías en el puerto de Tongoi;

Un escuadrón de caballería, compuesto de dos compañías en Sotaquí;

Un batallón de infantería, compuesto de dos compañías en la cabecera del departamento de Illapel;

Un batallón de infantería, compuesto de cuatro compañías en Salamanca i Chalinga;

El Inspector Jeneral de la Guardia Nacional dará las órdenes correspondientes al cumplimiento del presente decreto.

Tómese razón i comuníquese

PINTO.

Basilio Urrutia

Boletín de leyes i decretos del gobierno de Chile, imprenta de la República, 1882.

EL DÍA "D" DEL HUASCAR

Producida la guerra del Pacífico, el 12 de mayo de 1879, se formó en Tongoy una brigada de artillería, compuesta de dos compañías. El decreto correspondiente, firmado por el Presidente Aníbal Pinto y Basilio Urrutia, determinaba que el Inspector General de la Guardia Nacional impartiría las órdenes.

En estas costas se inició la operación que terminó en la captura del Huascar, después de que éste había apresado una goleta en nuestras aguas. El buque peruano estuvo en Coquimbo cuatro días antes de su captura.

Resulta interesante revisar viejos documentos.

Partes oficiales de los Jefes de la Escuadra Peruana sobre el combate de Punta Angamos.

En el Boletín de la Guerra del Pacífico, que contiene documentos oficiales de los tres países que participaron en el Conflicto de 1879, se lee lo siguiente:

"Para el comandante de la Unión"

*Comandancia Jeneral
de la Segunda División Naval*

*A bordo de la "Unión" al ancla,
Arica, octubre 9 de 1879.*

Excmo. señor Jeneral Director de la Guerra:

Al fondear en este puerto en la corbeta Unión de la división de mi mando, cumpla con el deber de dar parte a V. E. de los acontecimientos que han tenido lugar desde nuestra salida de Arica el 30 del pasado en convoi con el monitor Huáscar i a los órdenes del contra-almirante Grau.

Habiéndonos reunido ese mismo día en Iquique, después de dejar la división que condujo el transporte Rimac, zarpamos el Huáscar i Unión en convoi hácia el sur. El 4 recalamos sobre la costa de Chile, i después de apresar la goleta Coquimbo en Sarco, nos hicimos nuevamente a la mar. En la noche penetramos ambos buques al puerto de Coquimbo, reconocimos su fondeadero mui inmediato a los buques surtos en la bahía i volvimos a salir sin la menor novedad.

Por la mañana del 5 entramos asimismo a la rada de Tongoy: Aquí resolvió el contra-almirante Grau que regresásemos al norte, pero tocando previamente en ciertos lugares acordados.

Habiéndonos dirigido con el convoi sobre la ensenada de Antofagasta, avistamos las luces de este puerto a la 1 H. 35 ms. A.M. del 8. El Huáscar se acercó a practicar un reconocimiento i la Unión, después de aguantarse largo rato sobre su máquina, puso proa a la Punta de Tetos, donde tenía instrucciones de esperar al Huáscar.

Este no se hizo aguardar, i a las 3 hs. 30 ms. A.M., se cambiaron entre ambos buques las señales que teníamos para el caso.

Navegábamos ya hacia el norte a dos o tres millas de tierra, teniendo el Morro por la cuadra, cuando el Huáscar, cuyas aguas seguíamos, desvió rápidamente su rumbo sobre el O.E. y luego al S.O., haciéndonos al mismo tiempo la señal de "buques enemigos". En efecto el humo de cuatro vapores se veía distintamente un poco al norte, mui cerca de tierra i próximos a nosotros.

Dejemos hasta aquí el parte del Comandante de "La Unión" Capitán Aurelio García y García.

Veamos lo que escribió el Mayor de Órdenes de la Escuadra peruana, don Meliton Carvajal.

San Bernardo, octubre 16 de 1879.

Señor Contra-almirante Comandante Jeneral de las baterías i fuerzas de la plaza de Arica.

Señor Comandante Jeneral:

El 4 de presente, a las 9.A.M., avistamos un vapor que navegaba para el norte, próximo a la costa; fuimos en su reconocimiento, i resultó ser el Chala de la Compañía inglesa.

Terminado el reconocimiento hicimos rumbo a Sarco y llegamos a éste a las 10,30 A.M. En dicha caleta so encontraba fondeado el bergantín- goleta Coquimbo, con pabellón inglés; pero, registrados sus papeles, se vino en conocimiento que anteriormente al estado actual de guerra, éste enarbolaraba la bandera chilena, i había obtenido del cónsul británico en Coquimbo, con fecha posterior a la declaratoria de guerra, el certificado de registro para enarbolar el pabellón inglés.

Por estos motivos, i continuando el buque en el ejercicio del mismo tráfico que había tenido ántes del cambio de pabellón, fue remitido al Callao a cargo de un teniente primero graduado con dos aspirantes y siete individuos de tripulación a fin que en ese puerto se lo someta al juicio de presa respectivo.

El capitán de buque y los individuos de tripulación, fueron trasladados al Huáscar por vía de precaución.

Ultimas maniobras del "Huáscar":

A las 3.30 P.M., dejando el bergantín a la vela con rumbo a su destino, continuamos para el sur.

El 5 del presente, a las 1.50 A.M., estuvimos en el fondeadero del puerto de Coquimbo i permaneciendo en él una hora sin que nuestra presencia fuese descubierta. Se hallaban allí fondeadas la fragata de guerra norte-americana Pensacola i la corbeta de S.M.B. Thetis. Después de este reconocimiento salimos del puerto i nos dirigimos al sur, haciendo rumbo a Tongoi, donde encontramos i reconocimos al Cotopaxi de la Compañía inglesa que pocos momentos después se dirigió al sur.

A las 12.30 P.M., avistamos un vapor que atravesaba por la boca del puerto indicado i salimos en su demanda.

A las 1.30 P.M., nos comunicamos con él i resulto ser el vapor Ilo, de la carrera que se dirigía al norte.

Después de este reconocimiento permanecimos aguantados frente al puerto de Coquimbo con el objeto de hacer algunas reparaciones a la máquina del Huáscar, i terminada dicha operación a las 5.P. M., navegamos algunas millas hacia el NO., para separarnos de la costa i en seguida hicimos rumbo al norte.

A las 9 A.M. del 7 del corriente detuvimos otra vez nuestra marcha para hacer nuevas operaciones en el máquina del Huáscar i tomar trescientos sacos de carbón de la Unión, pues nos hallábamos escasos de combustible. Concluido el trasbordo a la 1.5 P.M., continuamos nuestra derrota al norte.

A las 10 P.M. del mismo día se avistó una luz por la proa; nos aproximamos a ella i teniéndola al costado media hora después pudimos reconocer que era un vapor de la carrera que se dirigía al sur.

A las 12 M. del 8 del que rije, divisamos las luces del puerto de Antofagasta e hicimos rumbo sobre ellas. A la 1. A.M. arribamos al fondeadero i después de reconocerlo durante una hora, salimos de la bahía a reunirnos con la Unión que había quedado en la boca de puerto.

Nótese que este Parte está fechado en San Bernardo por el Mayor de Órdenes de la Escuadra peruana, Meliton Carvajal. Es decir, aquel oficial era prisionero de guerra.

El Huáscar no apresó en Tongoy al transporte "Ilo" como se asevera sino que reconoció al vapor "Cotopaxi".

Todas estas maniobras terminaron con el apresamiento del Huáscar, el 8 de octubre, en la batalla de Angamos.

Don Federico Silva Negrete. subdelegado y posteriormente Alcalde de la comuna de Tongoy, fue el organizador y Comandante del Batallón de Tongoy que preparaba a los jóvenes de la localidad para incorporarse a las fuerzas que la provincia de Coquimbo aportó a este conflicto.

DESCRIPCIÓN DE LA "GEOGRAFÍA" DE ESPINOZA

Tongoi (918 hab.), puerto situado en la espaciosa y tranquila rada de su nombre, cuyas aguas las ajita el viento sur. La bahía de Tongoi se abre desde la punta de Guanaquero al norte hasta la punta de Lengua de Vaca, que la encierra por su contorno S.O. Su caserío se estiende en una sola calle bastante larga. Sirve de salida a los productos del mineral de Tamaya, al que debe su vida. así como a la vecindad de la ciudad de Ovalle. Dista 76 km. al NO. de Ovalle. i 65 de Tamaya por ferrocarril. Ese puerto está a los 30 ° 15' 12" de lat. i 71° 30' 30" de lonj. O.

Ya hemos dicho que la villa fue fundada por decreto el 15 de junio de 1859. Los tongoyinos prefieren celebrar como fecha de fundación el 21 de noviembre de 1839 día de la creación del puerto.

Es interesante recordar otros pueblos señalados en la obra de Espinoza, casi todos desaparecidos:

"Oro (280 hab.) centro importante mineral al S. de Tamaya i a 10 k. al E. de Ovalle.

Panulcillo (1,399 hab.), al N. de Tamaya El establecimiento de fundición de Panulcillo, uno de los más bien montados del país ha ocupado hasta 1.500 hombres en sus faenas. Su producción anual de cobre i fierro ha alcanzado hasta 40,000 quintales españoles.

Guamalata (692 hab.), a 5 k. de Ovalle.

Recoleta (578 hab.), en la ribera norte del rio Hurtado.

Samo Alto (553 hab.), a 25 k. de Ovalle.

San Pedro (286 hab.).

Seron (558 hab.), a 45 k. de Ovalle.

Hurtado (553 hab.), sobre el rio de su nombre i hacia el límite norte del departamento, a 84 k. al N.E. de Ovalle.

Sotaquí (680 hab.), a la derecha del rio Grande i como a 6 k. de su confluencia con el Guamalata, i a 10 k al E. de Ovalle. Es estación del ferrocarril de valle a San Marcos.

Monte Patria (535 hab.), en la márgen norte del rio Grande.

Mialqui (476 hab.), sobre el rio Grande, a 10 k. de su confluencia con el Rapel, i 68 de Ovalle.

Pedregal, a 24 k. de Ovalle.

Caren (478 hab), en la ribera N. del río Grande, en la confluencia con el Mostazal i rodeada de las serranías que formaran las ramas occidentales de los Andes, i 80 k. al S.E. de Ovalle.

Guatulame (529 hab.), la derecha del rio de su nombre, casi en el límite de la división del departamento con el de Combarbalá en las líneas del ferrocarril a San Marcos. Contiene muchas arboledas, sobre todo higuerales, que constituyen el principal producto del lugar. Dista 44 k. al S.E. de Ovalle.

Rapel (358 hab.), cercana a la base de los Andes, al pié del Cerro Campanario i sobre el riachuelo de su nombre, tributario del río Grande. Las casas del pueblo son de mui buen aspecto, con bonita iglesia, plaza espaciosa y contornos cultivados. Está a 82 kilómetros al E. de Ovalle.

Punitaqui (1,283 hab.), con minerales de oro, cobre y mercurio en sus inmediaciones, a 25 k. al S. de Ovalle, en el camino carretero que conduce a Combarbalá.

Palqui (405 hab.), a la derecha del Guatulame, a 8 k. de su confluencia con el no Grande i 32 al S.E. de Ovalle.

Higuerita (187 hab.), a 8 k de Panulcillo.

Agua Buena, caserío, con 179 habitantes.

Puntilla, estación de término del ferrocarril de Coquimbo a Ovalle, a 3 k. de Ovalle.

Latorre, a 4 k. de San Julián i 12 de Ovalle.

Cerrillos (526 hab.), a 18 k. de Latorre i 18 de Ovalle.

Chimba (1,226 hab), con excelente molino i trapiche para beneficio de minerales de oro.

Otras aldeas: Chañaral (404 hab.), Los Llanos (720 hab.), Pedregal (440 hab.), Chañar Guanapulla (233 hab.), Pichasca, El Sauce (664 hab.), Sosa Pachingo, Tabali Bajo (276 hab.), Salada Talinai Peña Blanca (359 hab.), Peral, Camarico, Villa Seca (541 hab.), Samo Bajo (270 hab.), Algarrobos, Pirque (133 hab.), Olivos (282 hab.), Angostura (246 hab.).

Lugarejos: Panguecillo. Chilecito, Pejerreyes (172 hab.), Carachilla (200 hab.), Dos Ríos (181 hab.), Cortadera, Maqui, Rió Grande, Las Ossas, Olivo Zorrilla, Talahuen.

Centro minero (oro): mineral del Altar, a 17 k. al S. de Ovalle y 16 del río Limarí. Se divide en dos grupos: Altar Bajo i Altar Alto, ámbos con varias minas de rico poder, distinguiéndose la Flor de Espino que ha producido oro puro.

Comprende también algunos lavaderos.

Talca, en la subdelegación de Barraza, con sus minas Miles, Pescadora i Delirio.

Minas de oro i cobre: Mantos de Punitaque, con la mina Mantos y otras.

Punitaqui, antiguo centro minero, a 30 k. al S. de Ovalle. Tiene las minas Rica, Constancia, San Luis, Santa Fe, que es de cobre y azogue.

Minas de cobre: Tamaya, poderoso mineral, unido al puerto de Tongoi por un ferrocarril de 65 k. Este mineral, que se trataba hace más de 40 años, ha producido anualmente 40,000 quintales métrico de cobre fino y en la actualidad no menos de 25,000 por año. Tienen numerosas minas.

Panulcillo, con inmensos depósitos de metal de cobre en bronces amarillos, que aunque de ley inferior, son valiosos por su abundancia. Este mineral, aunque rico, se resiente en su explotación por los subidos fletes para los puntos de exportación.

BUSTO A UN MAESTRO EMÉRITO

El 17 de febrero de 1872 fue creada la Escuela N° 9 de niños en Tongoy, siendo preceptor de ella el profesor David León, que ejercía en Ovalle. Firmó el decreto el Ministro Abdón Cifuentes.

Don David León nació en Salamanca, pueblo que lleva el apellido de la dama que donó los terrenos. Inició su carrera pedagógica en Illapel, en 1857. Con mucho esfuerzo, cuatro años más tarde, ingresó a la Escuela Normal de Preceptores y después de tres años de estudios volvió a Ovalle como director de la Escuela Superior N° 1. Su traslado a la recién creada escuela de Tongoy fue por problemas con un Visitador escolar de mal genio.

La escuela fue construida conjuntamente con una capilla, gracias al aporte inicial de los vecinos, quienes juntaron 540 pesos.

La iglesia de 30 x 11 metros la construyó Guillermo Hart y el conjunto fue inaugurado solemnemente por el Gobernador Juan Rafael Carvallo el 5 de junio de 1870. El primer párroco Manuel Díaz y sus sucesores tuvieron diversos problemas con la feligresía, que se nos ocurre era por ese entonces mayoritariamente protestante.

El vecino Enrique Barnes terminó de levantar la Escuela a su costo, obra de la cual mucho se enorgulleció.

El cura párroco don José Tomás Campaña, casó al profesor León en 1874, con doña Fidelia Tapia, salamanquina también.

Por esos años 1875, el próspero Tongoy tenía 1.535 habitantes, es decir, era superior en número a poblaciones como Freirina y Combarbalá. Esta situación aconsejó la apertura de una escuela femenina, la que se inauguró un año antes del inicio de la Guerra del Pacífico.

Se instaló un hospital de sangre en la escuela y en agosto de 1880, el profesor David León, con los alumnos mayores, formó un batallón de presentación, con fusiles de palo, a los cuales arengaba frecuentemente. El batallón se llamó Isaac Thompson. Entre los Subtenientes del batallón infantil estaba el futuro gran poeta sureño Augusto Winter, que ya desfilaba con la gallardía de los cisnes en vuelo.

Otros profesores que sirvieron en la escuela benemérita de Tongoy fueron Luis Cisternas, Romelio Pizarro, Ismael Santander y Juan Rojas, al último de los cuales le correspondió la inauguración del monumento.

León había sido trasladado a La Ligua por influencias del gran pedagogo José Abelardo Núñez que lo estimaba mucho. por razones de salud emigró luego a Santiago, donde falleció en 1898, después de 40 años de magisterio.

El médico y poeta tongoyino Ricardo Gibbs ("Notas Perdidas") nacido en 1859, escribió unos versos famosos que hoy día llamaríamos ecológicos, dedicados a David León. Se llamó "El niño y la planta", de recitación obligada para los escolares.

En 1920, a iniciativa del industrial coquimbano Carlos Johanson y del rector del Liceo de La Serena don Eliseo Villalón, ambos ex alumnos de León, se creó un comité encargado de levantar un monumento,

lo que se transformó en una realidad en febrero de 1922, siendo tal vez el único dedicado en Chile a un profesor primario.

Costó S 3.244,50.- reunido por los egresados. Fue burilado por la escultora Berta Rojas Prado.

Allí está, al lado de la Escuela, en el agitado balneario de nuestros días.

Fernando Binignat. el gran vate coquimbano desaparecido hace años, le dedicó un poema en la ocasión de inaugurarse el monumento.

He aquí un verso:

"fue don David León,
para el orgullo nuestro
el apóstol y el sabio,
y el padre y el maestro
que derramó en los surcos
la sagrada doctrina
del amor infinito
de dar la luz divina...

Exite otro poema de Alfredo Solar E., llamado simplemente "David León". En la inauguración del busto hubo desfile de scouts y ex alumnos que llegaron en grupos. Hugo Evans recitó "El niño y la planta", a que hemos hecho referencia.

La inauguración definitiva fue el 20 de febrero de 1927. En esa oportunidad concurren Ministros de Estado, el Obispo de La Serena y Darío Salas, Director General de Instrucción Primaria.

Sucedió un caso raro. Como el Congreso se demoró en despachar la Ley correspondiente y las invitaciones estaban ya cursadas, el alcalde Armando Salamanca Valdivia, recibió la obra, pero no pudo inaugurarla oficialmente.

Otro hecho curioso fue que su viuda, doña Fidelia Tapia, se radicó en Puerto Saavedra, provincia de Cautín, con su sobrino, Augusto Winter, que había sido alumno de León. Es el autor de la "Fuga de los cisnes del Lago Budi", uno de los clásicos de la poesía chilena.

El libro "Don David León" fue escrito por el literato Pablo Galleguillos, en 1930, talleres "El Tamaya".

Tongoy tenía sólo 666 habitantes en 1910, según el Libro azul de la Sociedad Nacional Agricultura, es decir, estaba en plena decadencia.

En la obra "Cuatro estudios sobre la historia de Ovalle en el siglo XX", de los autores Sergio Peña, Roberto Pérez, Rodrigo Iribarren y Jaime Etchepare, 1993, Universidad de La Serena, se lee que en 1891 el Presidente don Jorge Montt dispuso a través de la llamada Ley de Municipalidades Autónomas que se entregaran los fondos a los nuevos municipios, entre los cuales estaba el de Tongoy, al cual se le encargó el cuidado de la salubridad e higiene pública. La viruela afectó a todo el departamento a comienzos del siglo. Los vecinos se alarmaban al sentir el tintineo de las campanillas que portaba el conductor del

carretón fúnebre. La gente se protegía tras los vidrios y barrotes de sus ventanas para ver el paso del triste espectáculo. Las mamás corrían a asegurar con gruesas trancas las puertas para que sus niños no salieran a la calle.

El bandolerismo irrumpió con fuerza en la zona. La Ley de comuna Autónoma determinó la creación de policías municipales ineficientes y politizados. No así los policías fiscales -pacos azules- que usaban uniformes prusianos de cuellos cerrados, altos y tiesos, y un casco negro brillante con una figura de bronce. En cambio, los policías comunales fueron bastante pobres.

En 1905 el Gobernador de Ovalle se quejaba que estos policías carecían de equipos. “Cada individuo usa el traje que más le acomoda. En cuanto a armamento tienen dos o tres carabinas, en otras tienen revólveres, casi siempre descompuestos, y en otras yataganes y sables viejos”. El sueldo de los guardianes era de treinta y cinco pesos en 1900, menos que cualquier peón o gahán. Por supuesto, esa gente era incompetente.

En la Obra que nos referimos aparece una enorme cantidad de asaltos y asesinatos que terminaron con la instalación de Carabineros en la zona.

En la década del veinte el patrullaje terminó por erradicar el cuatreroismo y la criminalidad en toda la región.

Más material descriptor puede encontrarse en la obra “Reminiscencias” del autor Pablo Galleguillos. A propósito de delincuencia, se reproducen algunas notas al Intendente de la Provincia firmadas por el Gobernador de Coquimbo, que describen las deficiencias en materia de seguridad pública y procedimientos que imperaban en la época.



Abril 7, Juzgado N° 27.-



Coquimbo Abril 2 1876.

Heubt
agoda Nº 113 En la noche del 25 próximo pasado
encontrándose de servicio en la calle de Adunate
el soldado de esta brigada de policía Juan R.
Bustamante fué reconvenido por el cabo Pascual
Contreras por haberse dicho soldado separado
de su punto e idose a beber a una taberna
vecina.

Bustamante lejos de aceptar la reconvención de su superior, desnudó su espada e intentó cargarle a sablazos, i sólo pudo desarmársele i conducirlo preso al cuartel merced al auxilio que prestó José N. Gutierrez, soldado también de esta brigada. - Una vez en el cuartel, Bustamante cargó nuevamente al cabo ya citado i fue menester hacer uso de la guardia para poderlo conducir al calabozo. - Aún en el calabozo continuó Bustamante provocando el desorden dando de golpes a los detenidos que allí habían por lo que fue necesario ponerlo en la barra. -

Al día siguiente el Jefe de Policía al llegar al cuartel fué informado de los sucesos de la noche anterior y después de cerciorarse de la efectividad de ellos mandó aplicar veinticinco palos al soldado insubordinado, dándole cuenta horas más tarde de la medida que había tornado, la que yo me apresuré a aprobar. -

Nº 49

Coquimbo, Abril de 1876.-

En la noche del 25 próximo pasado encontrándose de servicio en la calle de Adunate el soldado de esta Brigada de Policía, Juan R. Bustamante, fue reconvenido por el cabo Pascual Contreras por haberse, dicho soldado, separado de su punto e idose a beber a una taberna vecina. -

Bustamante lejos de aceptar la reconvención de su superior, desnudó su espada i trató de cargarle a sablazos, i sólo pudo desarmársele i conducirlo preso al cuartel merced al auxilio que prestó José N. Gutierrez, soldado también de esta brigada. - Una vez en el cuartel, Bustamante cargó nuevamente al cabo ya citado i fue menester hacer uso de la guardia para poderlo conducir al calabozo. - Aún en el calabozo continuó Bustamante provocando el desorden dando de golpes a los detenidos que allí habían por lo que fue necesario ponerlo en la barra. -

Al día siguiente el Jefe de Policía, al llegar al cuartel fue informado de los sucesos de la noche anterior i después de cerciorarse de la efectividad de ellos mandó aplicar veinticinco palos al soldado insubordinado, dándome cuenta horas más tarde de la medida que había tornado, la que yo me apresuré a aprobar. -

Dos días después de tener lugar los sucesos que dejo espuestos, el Comandante de Policía me dió aviso que Bustamante se había desertado llevándose el vestuario perteneciente al Cuerpo.- El desertor fue aprehendido el días tres del que rije i de mi orden fue colocado en la barra.

Debo también hacer presente a US. que tan pronto como Bustamante fue castigado la primera vez, el soldado José R. Candia se presentó al Comandante pidiéndole su baja i como no le fuera otorgada prorrumpió en injurias contra su Jefe por lo que éste le hizo colocar en el calabozo i desde allí continuó dando gritos sediciosos tratando de derrivar la puerta; tal desacato fue castigado por el Jefe mandándole aplicar doce azotes en presencia de la tropa toda.- Esta medida, como la anterior, fue aprobada por mi así que de ello se me dió cuenta.-

También debo hacer presente a US. que todos los individuos que se enrolan en esta Brigada de Policia lo hacen bajo contrato de dos años i que al firmarla se les leen las leyes penales i se les advierte que quedan sometidos a la ordenanza militar, Cuya circunstancia queda anotada en la filiación.-

En este estado las cosas, el martes cuatro del presente a las tres i media de la tarde se me dio aviso que el señor Juez Letrado de la Serena se encontraba en esta i que de oficio habia procedido a levantar un sumario sobre los sucesos que dejo referidos haciendo comparecer a su presencia al ya citado Bustamante i a los soldados José R. Candia, José M. Navarrete, Guillermo Reyes i Sebastián Hernandez lo que pasaba sin que el infrascrito tuviera el menor conocimiento e ignorando hasta ese momento que el señor Juez se encontraba en el departamento de mi mando.-

Luego después se me dijo que el soldado Bustamante que estaba de mi orden en la barra cumpliendo el castigo que más arriba dejé espuesto, había sido puesto en libertad por dicho señor Juez; con tal motivo, i no queriendo en ese momento entrar en cambios de notas le dirijí una privada manifestándole la causa que motivaba la prisión del referido soldado.- El señor Juez me contestó por medio de un recado que él no había dado tal orden i efectivamente Bustamante después de prestar su declaración volvió al cuartel a cumplir su castigo.-

La nota del señor Gobernador termina con una recriminación al juez serenense que, según su punto de vista, desencadenó un verdadero conflicto de poderes.

Señor Intendente de la Provincia. (Bando N° 44 de 1876).

N° 104



Coquimbo, Agosto 21 de 1876

Tengo el honor de poner en conocimiento de US. que ayer fue publicado por bando, con la solemnidad del caso, la ley sobre el vandalaje (bandiaje) que US. me incluye en su nota N° 285, fecha 14 del actual que contesto.

Dios guarde a US.
Antonio Montoya

r. Intendente
la Provincia.

Coquimbo, Agosto 21 de 1876

Tengo el honor de poner en conocimiento de US. que ayer fue publicado por bando, con la solemnidad del caso, la ley sobre el vandalaje (bandiaje) que US. me incluye en su nota N° 285, fecha 14 del actual que contesto.

Dios guarde a US.

Cazando pachurrone. Un caballero de alcurnia, teléfonos, vapores, una crónica costumbrista.

En su informe sobre la provincia de Coquimbo, efectuado por Eugenio Chateau, en 1887, Imprenta Nacional de Santiago, podemos leer:

"Me falta, para concluir mi peregrinación por el hermoso departamento de Ovalle, visitar el puerto menor de Tongoi.

Don Carlos Castex, siempre dispuesto a servir a toda persona que se interesa por el adelanto del departamento, pondrá a mi disposición su carruaje i se servirá acompañarme hasta el punto que deseo visitar.

Saliendo a las 7 AM. de Ovalle, después de atravesar las inmensas i fértiles haciendas de doña Carolina Ossa de Ossa i de don Blas Ossa, se llega en cuatro horas a la estación de Cerrillos. Es una población situada en una planicie i exclusivamente minera.

Hay dos agencias de establecimientos compradores de minerales: la del establecimiento de Guayacán, jefe don Antonio F. Villalón, i la del de Lota i Coronel, jefe Mr. Enrique Barnes. Los metales que compran estas agencias provienen de Tamaya, Punitaqui, Combarbalá, Cogotí y varios otros puntos. Los metales de plata se traen principalmente de Huatulame de Combarbalá. Los de oro, de pinta solamente, provienen del mineral de Talca.

Hai una escuela de hombres, del Gobierno, i otra de mujeres sostenida por particulares.

Las canchas de la estación presentan un curioso espectáculo: se ven en todas partes montones de minerales de cobre, plata, oro, de todos colores, negros, blancos, verdes, azules, amarillos, colorados, plomizos, pertenecientes a las dos cadenas del litoral i del medio, formada la primera de rocas graníticas i la segunda de pórfidos estratificados. He dicho ya que de Cerrillo a Tamaya hai una línea férrea.

En la estación nos esperaba el apreciable caballero don Federico Bedwefl, segundo jefe de ferrocarril de Tongoi a Tamaya, i ponía a nuestra disposición una linda maquinita a vapor, de construcción especial, con cuatro asientos, para trasladarnos con toda comodidad de ahí al puerto de Tongoi. En el trayecto se detenía la máquina para que pudiéramos admirar la belleza de los sitios. Otras veces, con escopeta en mano, desde nuestros asientos, cazábamos las tórtolas i los pachurroneos que continuamos se divisan a orillas del camino.

En el puerto de Tongoi nos alojamos en la casa del superintendente del ferrocarril señor Guido de Vignau. No pensábamos entonces que en pocos días más tendríamos que tributar a nuestro amable huésped los postreros homenajes de la amistad, pues nada esteriormente hacía presentir el fin de su existencia. Conversador ameno, el señor Vignau nos refería las peripecias de sus viajes, sus grandes empresas, sus relaciones con Mr. Meiggs en el Perú, los trastornos de su fortuna i las esperanzas que cifraba en unas importantes pertenencias mineras, la Dora i la "All Right" situadas en las Hualtatas. El hombre propone i Dios dispone, dice el adagio popular, i diariamente los castillos que levantamos a impulsos de nuestras fantasías se desmoronan como las casitas de naipes con que se divierten los niños. El hombre cree vivir despierto i tan solo es sueño su efímera existencia i no sale de su letargo sino con el repentino sacudimiento del tránsito del tiempo a la eternidad.

El señor Guido de Vignau era un personaje de alta alcurnia. Nacido en Alemania, descendiente de una antigua familia francesa de hugonotes, pertenecía a la primera aristocracia alemana, estando intimamente relacionado con la familia imperial. Su padre, Jeneralísimo de artillería, desempeñó un papel importante en la corte de Alemania.

El principal heredero de este Imperio mantenía correspondencia con él i en una de las interesantes cartas que le escribía le daba las gracias por un precioso mate que le había obsequiado. El príncipe refería que había reunido toda su familia alrededor de un brasero i tomado mate, en medio de réjia algazara, con bombilla, a la usanza chilena.

En su último viaje a Europa, el señor Vignau tuvo una larga conversación sobre Chile con el emperador Guillermo, que conocía este país como si lo hubiera habitado varios años.

Casado con una distinguida señora chilena, deja dos hijas que en el puerto de Tongoi, no tienen otra ocupación ni diversión que socorrer a los menesterosos i hacer el bien.

La jenerosidad del superintendente del ferrocarril de Tongoi era proverbial. En el Perú llegó a poseer cuantiosos bienes i perdió buena parte de ellos en socorrer a cuantos imploraban su protección. Murió a fines de junio del corriente año, de tisis a la garganta a la edad de 57 años; todo el pueblo de Tongoi rindió homenaje a sus virtudes, asistiendo a su entierro.

EL SERRIJÓN Y LA ISLA DE TONGOI

Otros importantes datos nos dejó el empresario Eugenio Chateau, cuya capacidad de observación fue notable.

“Esta península es serrijón corto, desnudo i escabroso de poco más de un kilómetro de largo i de la mitad de ancho, con una altura de 50 a 60 metros. Está apenas unido con el resto de la playa por el cuello bajo, en que desagua un arroyo i que las mareas suelen inundar, convirtiendo aquella en una isla.

Sobre la costa sur de dicho serrijón o península se encuentra situada la población, la que fue regularizada por disposición del 15 de junio de 1859.

Hai un subdelegado, un juez de subdelegación, un teniente de administrador de aduana que desempeña el cargo de capitán del puerto.

Día por medio hai correo para toda la República.

Un ferrocarril une a este puerto con el mineral de Tamaya, perteneciente a la sociedad anónima Ferrocarril de Tongoi.

Una diligencia conduce a los pasajeros en tres horas a Tambillos.

El establecimiento de fundición de Tongoi se estableció en 1851 por la Compañía Sud-Americana i Mejico, la que quebró por la competencia que le hizo la Compañía Chilena de fundición establecida en Guayacán. En 1859 compraron el establecimiento los señores Urmeneta i Errazuriz i en 1880 lo adquirió la Sociedad Chilena de Fundiciones.

Hai tres muelles: uno del ferrocarril construido en 1886, de madera con pilotes de fierro i un pescante a vapor de 100 pies de largo por 15 de ancho. Otro del establecimiento de fundición, formado sobre una esplanada de 150 pies de largo que avanza 10 sobre el mar, desde esta esplanada arrancan dos muelles de 20 pies de largo por 15 de ancho.

El tercero tiene 50 pies de largo por 10 de ancho.

Los vapores de la carrera no tocan en Tongoi. Hai pocos buques en la bahía. No se ven sino unos que otros buques carboneros i metaleros i a veces vapores del Estrecho que vienen a cargar metales para Europa.

Tongoi está actualmente favorecido por los vapores que salen de Valparaíso a Caleta Buena e intermedios, pudiendo en cualquier momento comunicarse por telégrafo hasta Valparaíso, haciendo uso del teléfono que existe entre Tongoi i desde ahí por el telégrafo del Estado.

Atraviesa toda la población la línea del ferrocarril hasta el establecimiento de la Sociedad Chilena de Fundiciones.

Fuera de la población, a unas diez cuadras, en la playa de Tongoi, están las salinas de don Carlos Castex.

Este establecimiento podrá luego abastecer de sal a toda la provincia de Coquimbo...

La descripción del señor Chateau continúa latamente. Su imaginación creadora vislumbró la continuación del ferrocarril de Tongoi hasta Combarbalá.

PERÍODO DE AUGE

Hemos visto como en 1862, don José Tomás Urmeneta, inició la construcción del ferrocarril de Tongoi a Tamaya, obra que, con un costo de 1.333.000 pesos de aquellos tiempos, quedó terminada en el lapso de dos años.

La empresa ferroviaria contaba con 185 carros destinados al acarreo de minerales, sólo tres para pasajeros y cinco locomotoras. Existió una estación donde todavía crecen tres grandes palmeras. Este sector se denomina “Estación Vieja”, pero el trazado ferroviario alcanzaba hasta los tres muelles y a la fundición de altas chimeneas.

El beneficio de la enorme producción de metal aconsejó la construcción de otras fundiciones, entre ellas Panulcillo, Guayacán y Lota. Una flota de vapores transportaba los minerales a sus mercados y los ferrocarriles ya mencionados, más el de Coquimbo a Higuieritas, se encargaban de alimentar los establecimientos citados. Ambas vías fueron después prolongadas hasta la ciudad de Ovalle.

La inundación de las minas de Tamaya, en 1880, redujo la explotación y aunque se siguió trabajando el cobre y otros metales la minería entró en tranca decadencia.

El año 1888 el Presidente Balmaceda dio por iniciados los trabajos del ferrocarril longitudinal de Ovalle al Sur, pero las obras se paralizaron por la Revolución del 91. Sólo en 1911 las ciudades de la región quedaron unidas con La Calera, hecho de trascendental importancia que influyó en el desarrollo de la agricultura, ya que sus productos tuvieron acceso a los grandes centros consumidores.

Fueron muy útiles los ramales ferroviarios del Valle de Elqui y el de Juntas, en la comuna de Monte Patria, que unió los pueblos interiores del Limarí con el puerto de Coquimbo pasando por Ovalle. Ambas ciudades, por su intenso tráfico y sus maestranzas, alcanzaron jerarquía de nudos ferroviarios de importancia.

DECLINACIÓN Y RESURGIMIENTO

El mineral de Tamaya ha sido descrito por distintos autores y todos ellos resaltaron su importancia. El poeta Víctor Domingo Silva, también cantó al cerro generoso. La hermosa poesía se llamó “En la Cumbre”.

El ferrocarril Tongoy-Ovalle quedó paralizado el 12 de mayo de 1919 y señaló el fin de la actividad minera en gran escala.

Las estancias o fundos de Barraza, Fray Jorge, Ramadilla, Tongoicillo, San Vicente, Tangué, Camarones, Guanaquero, Pachingo, Quebrada Seca, Los Molles, Sauce, Arrayanes, Otárola y Punilla comenzaron a languidecer, sin dar salida a sus escasos productos.

La Sociedad Agrícola de Coquimbo, compró las estancias Tangué, Tongoy y Tongoicillo, para dedicarlos a la agricultura y plantación de árboles. Hasta 1894 el Departamento de Ovalle tuvo una sola municipalidad, la de Ovalle. una reforma administrativa dispuso darle a Tongoy el carácter de comuna, rango que conservó hasta 1929 cuando volvió a ser un distrito de la comuna mencionada. La Reforma Administrativa de 1976 dejó a la villa en la jurisdicción de la comuna de Coquimbo. Posteriormente se ha tratado de darle autonomía sin resultado positivo, a pesar del esfuerzo de algunos parlamentarios. El gigantesco auge turístico de la costa de los piratas, aconseja una coordinación superior que considere a los balnearios en su conjunto.

El comienzo del fin de la actividad minera coincidió con el inicio de un portentoso desarrollo pesquero y vacacional que ha convertido a la región entera en un centro turístico internacional de primer nivel.

EL CAÑÓN DEL FUERTE

Frente a la roca Pelicano abre su boca de fierro un viejo cañón, que alguna vez protegió el ingreso norte a la Bahía de Coquimbo, de piratas y corsarios. Algunos estudiosos datan la pieza en el período hispánico y otros aseveran que fue instalado por el industrial Carlos Lambert en 1863. Según el cartógrafo Nicanor Boloña, en Coquimbo existieron dos fortalezas; una, ubicada en la punta Quisquito y, la otra, en la llamada roca Pelicano. La batería que potenciaba el primer fuerte estuvo emplazada en el ex Escuadrón de Carabineros. El cónsul inglés Mauricio Goudy, en cuyos terrenos quedó depositada la pieza, lo obsequió a la Escuela de Carabineros, pero como no pudo ser transportada, quedó por muchos años abandonada en una playa.



Camino a playa de Socos.

LOS BRONCES MORADOS

El pujante José Tomas Urmeneta y García nació en Santiago, el 8 de octubre de 1808 y quedó huérfano a los diez años de edad. Su hermano Francisco Javier, le envió, en 1823, a los Estados Unidos donde estudió comercio durante tres años.

Tras breve estadía en Chile (1827) se radicó en Inglaterra como representante de una sociedad de capitalistas chilenos y extranjeros con intereses en nuestro país.

En 1831, regresó y lleno de proyectos se radicó en Sotaquí para administrar la hacienda de su cuñado Mariano Ariztía. El 21 de abril de ese año se fundó la Villa de Ovalle y José Tomás ocupó el cargo de procurador (tesorero).

Por aquella época los minerales de Tamaya, que habían sido explotados desde los albores de la conquista, pasaban por una aguda crisis. Urmeneta, no obstante, se entusiasmó con la leyenda metálica del cerro Tamaya. Es así como denunció e inició trabajos en la mina “Mollacas”, lo que le produjo su primera fortuna gracias a la introducción del procedimiento del químico alsaciano Carlos Lambert, para el tratamiento de los “bronces morados” que antes no tenían valor por no existir un método adecuado de beneficio. El mineral de baja ley se abandonaba en las “tortas”.

Creía Urmeneta que las distintas minas de Tamaya descansaban en una poderosa y profunda veta real, que era necesario cortar para obtener la más fabulosa riqueza. Se entregó durante 20 años a esta empresa con tenacidad increíble, hasta agotar completamente su fortuna y créditos. Sus últimas pertenencias consistían en un rancho de totora y un burro.

Su prolongada lucha contra el cerro Tamaya terminó cuando el frontón “Campino” le entregó, en 1852, el rico clavo de metal de bronce morados de 60% de ley que transformó a Chile en el primer productor de cobre del mundo entre los años 1858 y 1861.

La obra de Urmeneta fue titánica. Fundó los establecimientos de Guayacán y Tongoy y, posteriormente, el de Lota. Construyó el ferrocarril de Tamaya a Tongoy, adquirió una flota de vapores e hizo venir de Europa y de Estados Unidos a químicos y expertos administradores. Luego, emprendió la construcción del ferrocarril del Sur, del gas de alumbrado, de múltiples industrias, como la fabricación de azúcar de betarraga, de sedas y de paños e invirtió en el desarrollo de las viñas y la arboleda. Se le atribuye la introducción del eucalipto.

Como filántropo tomó a su cargo la Casa de Orates, fue el mecenas del Cuerpo de Bomberos recién creado en Santiago, de la Sociedad de Instrucción Primaria y de innumerables sociedades de beneficencia.

Falleció el 20 de octubre de 1878 en su hacienda de Limache, rodeado de honores y del respeto público.

El primero, Ingeniero de Minas, natural de Alsacia, Francia. Llegó a Chile en 1825 como representante de una compañía inglesa que invirtió grandes capitales en filones de cobre. Las minas de Tamaya, así como muchas otras, habían sido explotadas desde los primeros tiempos de la colonia, pero extrayendo sólo los minerales de color (carbonato y óxido de cobre), de fácil beneficio. Los bronceos (sulfuros) eran despreciados y arrojados al desmonte. Carlos Lambert introdujo el procedimiento de fundición en hornos de reverbero, que permitió transformar la provincia de Coquimbo en una extensa y próspera usina. Lambert construyó hornos en Huamalata y posteriormente en La Compañía.

Una villa al norte de La Serena lleva hoy su nombre. Ya nos referiremos a ella.

El cobre de las minas coquimbanas iba en su mayor parte a Inglaterra para incorporarse a la naciente Era Industrial. Las compañías que adquirirían minerales planearon agregarles valor en el país de origen, a fin de eliminar fletes.

Una de esas empresas cupríferas, que recibían el metal por el puerto de Swansea (Puerto Cisne), encargó al joven ingeniero Enrique Barnes, hijo del presidente de la empresa, la construcción de una fundición en Chile. Junto con sus hermanos Roberto y Felipe, hicieron los estudios que dieron por resultado la construcción de la fundición de Tongoy, con su horno de reverbero, chimeneas de cerca de cuarenta metros de altura, canchas y patios de escorias. El establecimiento ocupó toda la punta del promontorio de la península que culmina en la Piedra del Lobo, que hoy día ocupan algunas conserveras y el Casino de Carabineros.

A los pocos años, Enrique Barnes -el único de los hermanos que quedó definitivamente en el país- consideró necesaria la construcción de la fundición de Cerrillos de Tamaya, al pie del portentoso mineral. Barnes se radicó en Tamaya, encargándose de la compra de minerales, su beneficio y expedición.

Los Barnes pertenecieron a una distinguida familia. El tío Roberto fue Director del "Times", el principal diario británico y Tomás, médico e investigador científico, fue colaborador de Darwin y de Huxley.

Enrique Barnes murió en Valparaíso en 1904, a la edad de 86 años. La bahía situada al norte de la península de Tongoy lleva su nombre y el promontorio donde se ubicaba la fundición, comúnmente llamada Piedra de Lobo, se denomina realmente Punta Barnes.

TIEMPOS MODERNOS

- Las vacaciones de un General
 - La Compañía Chabrina
- Leche en botellas vineras
 - Policías y bandidos

La crónica reciente de Tongoy está repleta de singulares anécdotas.

Alrededor de 1918 existía una casona palaciega con 14 dormitorios y amplios salones pertenecientes al héroe de la guerra del Pacífico, General Aristides Martínez, quien llegaba anualmente a pasar el verano. Un barco de la Compañía Sudamericana de Vapores recalaba especialmente para dejarlo, y luego arribaba otro para reembarcarlo a Valparaíso. Venía con su familia, numerosos invitados, servidumbre y un cargamento de provisiones.

La casona disponía de un muelle particular provisto de un galpón para guardar los avíos náuticos, entre otros, dos yolas inglesas legítimas. En el sector de Los Baños se levantaba una ligera construcción de madera que servía de vestuario. Allí se yergue hoy el hotel Panorámico.

En plena Segunda Guerra Mundial los propietarios alemanes de la Compañía Ganadera de Tongoy (estancias El Tangué, Tongoy y Tongocillo) contrataron como administrador-gerente al súbdito británico Enrique Morgan Winch.

Asumido el cargo, el administrador Morgan visitó los principales centros ovejeros del mundo para adquirir un carnero semental de raza merino. El animal fue traído desde Australia en avión y se le entregó un “harén” de diez ovejas. Cada macho nacido de la primera parición cubrió otras diez ovejas y así, sucesivamente, hasta llegar a un piño de treinta mil cabezas.

Con el objeto de ir renovando la sangre, Morgan repitió su peregrinaje por el mundo buscando carneros, dignos de la estancia El Tangué.

Simultáneamente puso énfasis en mejorar el manejo de las praderas y encontrar solución al tránsito del ganado desde la costa chilena a las veranadas argentinas y viceversa. Consiguió mejorar en tal forma la calidad del ganado, que alcanzó el prestigio de producir la mejor lana del mundo.

Según don Lorenzo del Rosario Campos, que en 1912 ya trabajaba en la hacienda, hubo un tiempo en que ésta perteneció a Carlos Chavré, porque la gente comenzó a llamarla Compañía Chabrina, todo lo cual coincidió con un período de extrema sequía.

La reforma agraria llegó a Tongoy en 1962 y nunca más se volvió a hablar de la lana de El Tangué.

Los apellidos Bravo, Véliz, Bonilla, Alcayaga, Hidalgo y Casanga son tan comunes como los Marín y Zambra en esta zona.

A comienzos de siglo las majadas de El Romeral y Salinitas vendían su leche en botellas vineras selladas con un tapón de totora. El agua para la bebida y demás usos domésticos era extraída de unos pozos ubicados a orillas de Playa Grande, en barriles de 40 litros que se vendían a lomo de burros.

Recientemente falleció, a los 94 años, la abuela Casanga, que conocía toda la historia de la villa. Nos contó que fueron famosos los bancos de ostiones tongoyinos. En la década de 1920 hubo siete pequeñas empresas conserveras y cada buzo extraía unos cinco mil ostiones adultos diarios. La falta de control hizo que los bancos se empobrecieran, y hoy día hay que cultivarlos artificialmente. En 1930 llegó como administrador de la eficiente compañía ganadera, Mariano Ruiz Correa, que trajo consigo varios huasos sureños, destacándose René Cuevas y Luciano Droguet, que impusieron la cueca en los bailes sabatinos, influencia que se hizo sentir en Ovalle y otros pueblos.

Al lado del ex Retén de Carabineros, en calle Fundición Norte, se instaló una especie de discoteca llamada El Pollo. Allí se reunía la juventud, para bailar y platicar la amistad.

La natación era el deporte más popular y todos los años se realizaban competencias que culminaban con la prueba máxima; cruzar desde el muelle hasta el Bosque de El Tangué. Los favoritos fueron siempre los ovallinos Horacio Álvarez, Raúl Broussain, los hermanos Jorge y Eduardo Gallardo. En velocidad no había más que dos astros: Patricio Délano y Tadeo Perry. Entre las damas destacaban María Espinoza y Estela Pizarro, de buen estilo y mejor resistencia.

El remo se practicaba únicamente en las chalupas pesqueras y el equipo integrado por Patricio Délano, los hermanos Alfredo y Arturo Jimenez y Danilo Peñafiel, contando con el timonel tongoyino Alfredo Marín, jamás tuvo competidores entre los veraneantes. Sólo le hacían el peso los equipos de pescadores de Tongoy, Puerto Aldea y Guanaquero.

El 1934, a raíz del afortunado salvamento de Antonio Zepeda que se ahogaba en la desembocadura del Estero -y que sólo fue posible gracias al arrojo de Raúl Broussain y Patricio Délano-, se fundó un Cuerpo Voluntario de Salvavidas.

Durante las fiestas primaverales fueron frecuentes las competencias de tenis en canchas ubicadas frente a la Piedra del Lobo, así como en la actualidad se han popularizado otras como la de los hermanos Carretón.

Lamentablemente, a raíz de una elección de reina festivalera, en 1939, las discrepancias adquirieron tal grado de apasionamiento que terminaron con la existencia del Cuerpo Voluntario de Salvavidas, organizador de todos esos lances.

Saliendo de Cerrillos de Tamaya, el ferrocarril a Tongoy descendía a la Quebrada Seca y seguía por las estaciones de Pachingo, Otárola y El Tangué.

Continuaba bordeando la Playa Grande, donde las dunas dejaban apenas una franja de cincuenta metros desde la más alta marea. La estación principal era una hermosa construcción de piedra, ubicada donde aún quedan algunos eucaliptos y palmeras. De ahí, finalmente, una línea seguía hasta la estación de carga, frente al muelle. La otra, más alta, pasaba por Los Baños hasta el interior de la fundición.

Durante la temporada de verano corría un tren excursionista desde Ovalle, todos los viernes a las dos de la tarde y regresaba de la playa el domingo a las cuatro.

Preferentemente viajaban varones y “en patota”. Los que no tenían familiares veraneando alojaban sin problemas en los vagones del convoy.

Propietario de la estancia Otárola era Alberto Villalón, justificadamente apodado El Loco, quien cruzaba sobre los rieles un grueso tronco que no permitía retirar mientras quedara una sola gota de vino en la cuarterola de 100 litros que previamente había instalado en el andén. Otras veces ordenaba subir el mosto al tren y la tomatera seguía sobre rieles. Cuando la fiesta terminaba y todos se recogían a dormir, la locomotora regresaba hasta la estación Otárola para dejar a don Alberto en casa. Los domingos por la mañana el jefe de estación solía prestar el tren para que los niños hicieran un paseo hasta Salinitas y a veces hasta El Tangué mismo.

Frente a la estación de Tongoy ocurrió un hecho policial que dio tema de conversación por mucho tiempo.

En diciembre de 1923 se organizó en Valparaíso una gran batida en contra del feroz bandolero Arturo Véliz que, advertido a tiempo, huyó hacia el norte alcanzando a cometer varias fechorías en Illapel y Ovalle. El carabinero ovalino Juan de Dios Carreño salió en busca del delincuente sin otra compañía que su caballo y la correspondiente orden judicial. A los pocos días volvió con el bandolero tendido en la grupa, después de un duelo a balazos.

ORIGEN DEL NOMBRE

Etimologías Curiosas

Según el sacerdote Ernesto Wilhelm de Mosesbach, quien en 1944 publicó su libro “Voces de Arauco”, la palabra “Tongoi” significa en mapuche “golpe tras golpe” (del martillo). Sin embargo, parece más convincente la acepción quechua que le da el significado de “plato o adorno circular”, derivado de la forma de la bahía. No es probable que los mapuches hayan vivido en las cercanías de Tongoy, aun cuando tampoco es absolutamente imposible. Existen rasgos de mapudungu en Paposo, debido a intentos de llevar esclavos araucanos a ese sector. El mapudungu es la lengua mapuche. Al interior de Ovalle, el teniente de Carabineros Pedro Rosende Hevia, encontró elementos líticos mapuches que entregó al Museo Regional de La Serena.

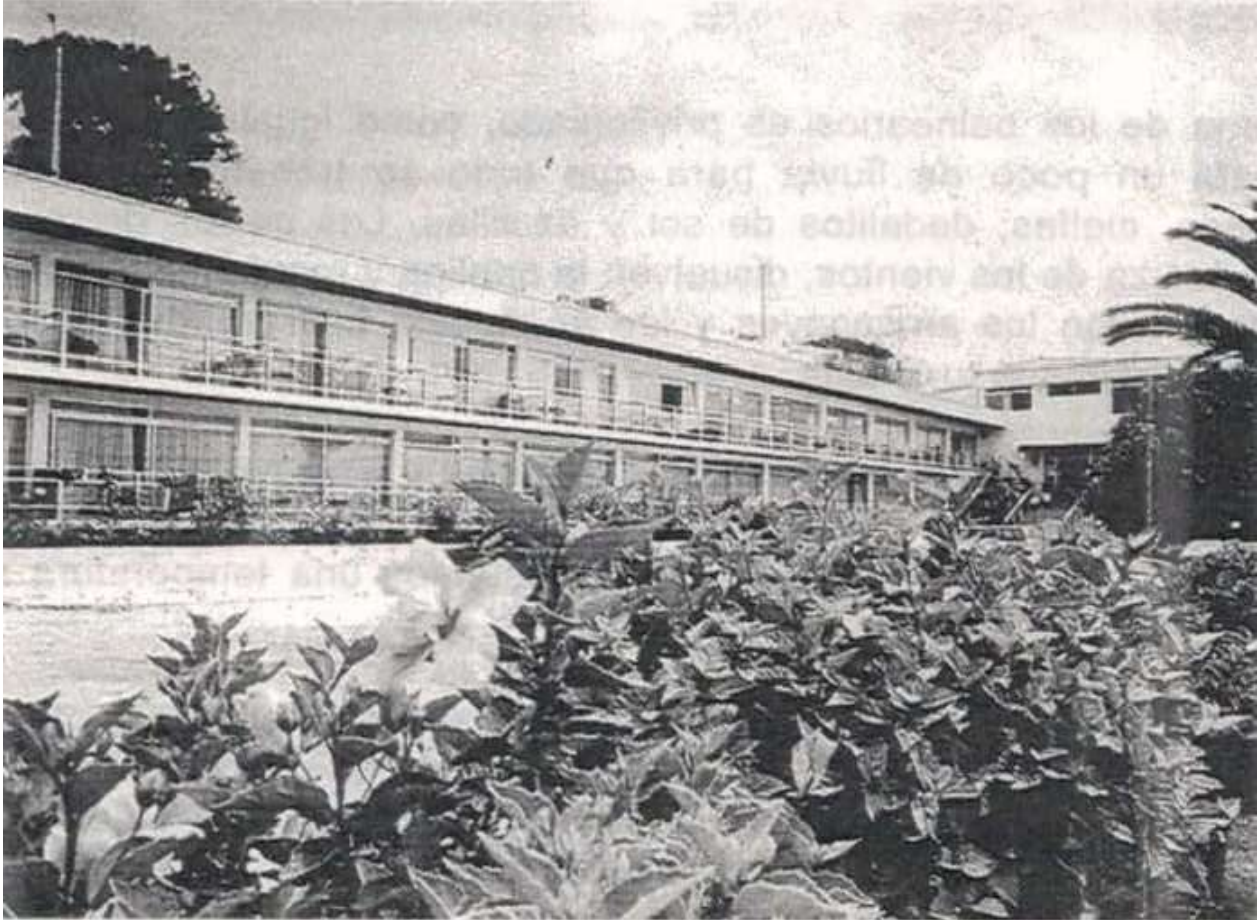
Otros nombres interesantes son: Limarí, derivado del quichua, que significa “diez ríos” (Guamalata, Ponio, Rapel, Mostazal, Grande, Tascadero, Huatulame, Gogotí, Combarbalá y Pama, formadores del Río Limarí); Pachingo “donde nace el chorro de agua”; Tamaya “Indio tendido”; Socos “Caña delgada”; Punitaqui “camino con cuesta”, Guamalata “nuevo parapeto o pueblo”; Quilitapia “tres ajies”; Camarico “regalo o posada”. El pueblo de Huentelauquén, en cambio, tiene origen mapuche: “lafquén”, río, como igualmente la ciudad de Illapel: “milla pel”, pluma de Oro.

La flora autóctona es preciso señalarla, pues también da origen a toponimios como el Palqui (*cestrum palqui*); El Pangue (*gunera seabra chilensis*); El Chañar (*georfera chilensis*); Algarrobo (*propositis chilensis*); El Sauce (*Salis chilensis*); Las Breas (*tessaria absinthioides*); El Maqui (*aristotelia chilensis*), Collihuay (*colligualla odorífera*) y Las Ñipas (*escalonia angustilolia*). De la fauna marinera nos referiremos más adelante.

LA ISLA QUE NO EXISTE

En antiguas crónicas se suele hablar de la “Isla de Tongoy” y viejos vecinos aseguran que algunas salidas de mar la convierten en villa insular sin mucho problema.

El paisaje es variado y hermoso, tanto en el aspecto propiamente litoral como en sus bosques interiores, poco conocidos por la gente. Hacia el sur se extiende la Playa Grande, una de las más largas de Chile, de finas arenas, con bosques y dunas. Algunos de estos terrenos de playa que están ubicados entre la línea de más alta marea y los 80 metros inmediatos hacia el interior son fiscales y están siendo licitados a los particulares. También existen algunos loteos privados.



Cuenta con cincuenta y seis habitaciones y cuatro suites dotadas de televisión vía satélite. Podría decirse que es el escenario de todo acontecimiento cultural relevante. Al igual que Puerto Velero patrocinan eventos nacionales e internacionales de categoría. En las playas y rutas vecinas se llevó a efecto a fines de 1994, un campeonato latinoamericano de triatlón.

Por el norte corre el estero de Tongoicillo, luego viene la playa de Socos de un largo de 4 kilómetros, enseguida el cerro Guanaquero y la atractiva Playa Blanca, habilitada por un camino privado que la une al moderno complejo turístico de Puerto Velero y otros que se están levantando.

Mirando hacia el poniente, la vista se pierde en el horizonte oceánico.

En torno a la península y bordeando el cerro, contornea la costa rocosa que se ha poblado en los últimos años. Asimismo, se han construido hoteles, complejos deportivos y una activa industria conservera.



El clima de los balnearios es privilegiado, como igualmente la calidad de su suelo. Basta un poco de lluvia para que todo se transforme en un jardín de manzanillones, alelís, dedalitos de sol y azulillos. Los cerros del sur y del norte detienen la fuerza de los vientos, disuelven la neblina y regulan la temperatura media. En primavera lucen los amancayes y las ñañaucas. Las grandes palmeras son un aporte de las empresas turísticas.

Las variaciones estacionales son las mínimas y para muchos la mejor época de verano es de diciembre en adelante. Las diferencias calóricas entre el día y la noche suelen ser poco percibibles, lo que da por resultado una temperatura media de 18 grados C°.

En la parte alta de Tongoy -que es área Silvestre protegida- las autoridades construyeron caminitos y miradores que ofrecen en la cima una visión panorámica excelente. Con suerte, se pueden divisar zorros y perdices en ese cerro en cuya parte más alta se encuentra una estatua de la santa virgen María.

FULANOS Y ESCORPIONES

En las aldeas costeras suelen verse escorpiones color ámbar, que tienen la particularidad de andar siempre en parejas. De noche bajan de los cerros y atraviesan las calles a increíble velocidad. Los lugareños no les temen pues no son tan peligrosos, pero sirven para que las señoras veraneantes se aterren. Los del sur de Chile, más negros, son ponzoñosos. También se le llama alacranes.

En el mar aparecen otros seres terroríficos que agotan la paciencia de los aficionados a la pesca de blanquillos y lenguados. Son las anguilas o morenas, una especie de serpientes de mar que muerden con cualquier carnada y luego aparecen por la borda con su cabezota parecida a los dragones. Algunas personas dicen que se comen, pero no deben ser muy sabrosas porque los pescadores artesanales les deshacen la cabeza de un martillazo y las botan de nuevo al mar, allí siguen coleteando hasta que un pelicano las remonta a las alturas para guardarlas con alguna dificultad en su buche.

El auge conservero ha traído algunas variaciones en la fauna marina. Han desaparecido las jibias y ha aumentado el número de medusas que suelen verse en las orillas, arrojadas por el oleaje.

De cuando en vez hacen su aparición los lobos marinos de un pelo que se encean y destruyen las redes de los chinguillos.

Algunos “fulanos” o azulillos, semejantes a los tiburones, inquietan a los hombres ranas que se internan más de lo necesario.

Ya no usan la dinamita los pescadores del litoral pirata, como hace algunos años. por eso, tampoco se ve la enorme cantidad de mancos que tuvo Guanaquero, donde los “puros” estallaban, a veces, antes de caer al mar en las manos de los dinamiteros.

ANTE DIOS Y EL REGISTRO CIVIL

Con el oficial civil de Tongoy, Ernesto Villarroel Ávalos, revisamos en 1987 los volúmenes del Registro. Se conservaban muy bien. La caligrafía de los escritos es mejor que la actual, se lee con nitidez. La antigua pluma y tinta imprimen mejores rasgos que el lápiz de pasta en uso corriente. Llama la atención la cantidad de ingleses inscritos en los libros de nacimientos y matrimonios como, asimismo, los nombres femeninos que difícilmente hoy día podrían ponerse impunemente a una guagua.

El Registro Civil fue instalado en cumplimiento a la ley del 17 de julio de 1884. Su primer oficial fue Enrique Le Beuffe.

A fojas uno se encuentra inscrito el nacimiento de José Tomás Salamanca, Muñoz, el 8 de enero de 1885, hijo de “un cigarrero”. La primera defunción correspondió a doña Segunda Sanchez i González, natural de Pachingo y sepultada en el cementerio de la misma localidad. Murió de ictericia, a los 36 años.

Inauguraron el Registro Matrimonial el zapatero Damian Yañez i Marambio y la lavandera Simona Godoi i Poblete, de 23 y 25 años respectivamente.

El nuevo Plano Regulador de la villa contempla varios nombres interesantes, la mayoría de los cuales se relacionan con el pasado de la población. Los nombres de los principales pescadores y personas fundadoras deberían considerarse siempre. Algo de eso, felizmente, se está haciendo.

Entre Tongoy y La Herradura están los balnearios de moda y mejor dotados de playas.

Desde la carretera parecen mojar los pies del visitante con su trasfondo de palmeras y entradas invitadoras.

Ya hemos hablado de Playa Grande, con una extensión de 12 a 14 km. útiles. La Playa Socos, tiene una extensión útil de 3 ó 4 km., la Playa Los Baños, ubicada en la parte sur de la península, es usada especialmente para deportes acuáticos; la Playa Negra, constituida por trozos de escorias redondeadas, y la Playa de Conchilla, apta para la recreación y descanso, son otras alternativas.

El litoral de Las Tacas, Puerto Velero, Guanaquero, Morrillos, Totalillo, Las Mostazas, Los Changos, Condominio Las Dunas, Tiki Tano, Lagunillas, y otros son hoy día, balnearios de primer nivel.

En toda guía internacional de “resorts” que se respete no pueden faltar estos centros turísticos dotados de aeropuertos y modernas facilidades.



Sector norte, antes de la llegada de las empresas conserveras

ROQUERÍOS PENINSULARES

Toda la península de Tongoy está circundada por roqueríos, cuyo recorrido es un paseo. Entre estos roqueríos destacan la “Punta Barnes”, más conocida como “Piedra del Lobo”, “La Portada” y otros conjuntos rocosos, cuyas entradas de agua, cuando están mansas, invitan al deporte submarino.

En verano llegan los juegos infantiles, que incluyen montaña rusa flippers y videos. Mientras la rueda y los patitos giran hasta las once de la noche, los flippers trabajan hasta las dos de la madrugada. La vida nocturna de los adultos se desarrolla preferentemente, en el Club de Yates y en la Hostería Gálvez o excursiones a Puerto Velero.

En la Playa Socos se efectúan concursos patrocinados por firmas comerciales, con gimnasia aeróbica y gimcanas. Mientras tanto, en la Playa Grande, los heladeros y los vendedores de cuchullí recorren sus kilómetros de arenas en bicicletas y motocicletas. En la feria lo que se venden desde lechugas hasta teléfonos inalámbricos. Los precios son, a veces, muy convenientes.

Los pescadores artesanales no dan abasto y las palometas y los jureles deben ser traídos en camionetas desde otras caletas.

En verano también viene desde Coquimbo un delegado municipal y se instalan los servicios básicos. En el aeropuerto el movimiento de aviones es incesante.

Puerto Velero y el Complejo Playa Blanca son los recientes aportes de la modernidad. Hay windsurf, esquí acuático y motos para dunas, como asimismo torneos internacionales de tenis, volley ball y triatlón.

La seguridad del pueblo está a cargo de una Tenencia de Carabineros, cuyos patrullajes montados y motorizados garantizan la tranquilidad social, día y noche.



Ronda de
niña y alcatraces

TERMAS Y PARQUES NACIONALES

Próximo a la ciudad de Ovalle, 71 kilómetros al oeste, Surge uno de los fenómenos naturales más notables del país: el Parque Nacional Fray Jorge. Nueve mil hectáreas de abundante vegetación, en las cuales crecen variedades forestales de la zona de Valdivia, cuyo clima es totalmente distinto al del Norte Chico.

Característica semejante ofrece el Parque Talinay, situado un poco más al sur. Es muy interesante el bosque petrificado del Parque Nacional de Pichasca, 50 kilómetros al noreste de Ovalle.

Junto a la carretera panamericana están las Termas de Socos, recomendadas por sus propiedades medicinales. Allí hay un buen hotel abierto durante todo el año. En sus alrededores está el Valle del Encanto, conjunto de petroglifos y “piedras tacitas” correspondientes a un santuario indígena de más de 2.000 años de antigüedad.



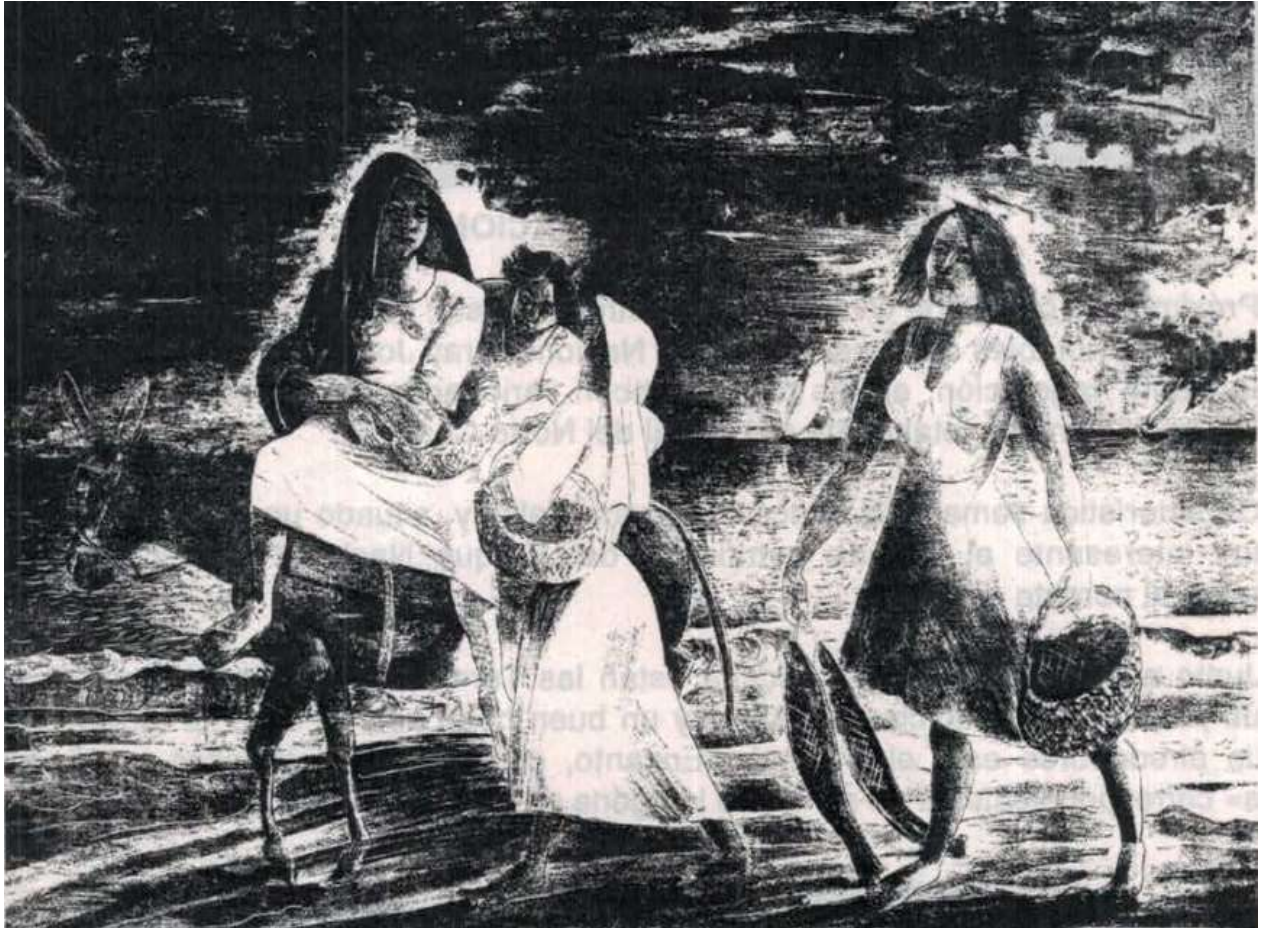
Una joven turista en el desierto
florido, camino a Fray Jorge.

UN PINCEL PRIVILEGIADO

Marco Bontá fue uno de los principales pintores chilenos. En la década de los años cincuenta, pintó extraordinarios cuadros en un estilo naif encantador.

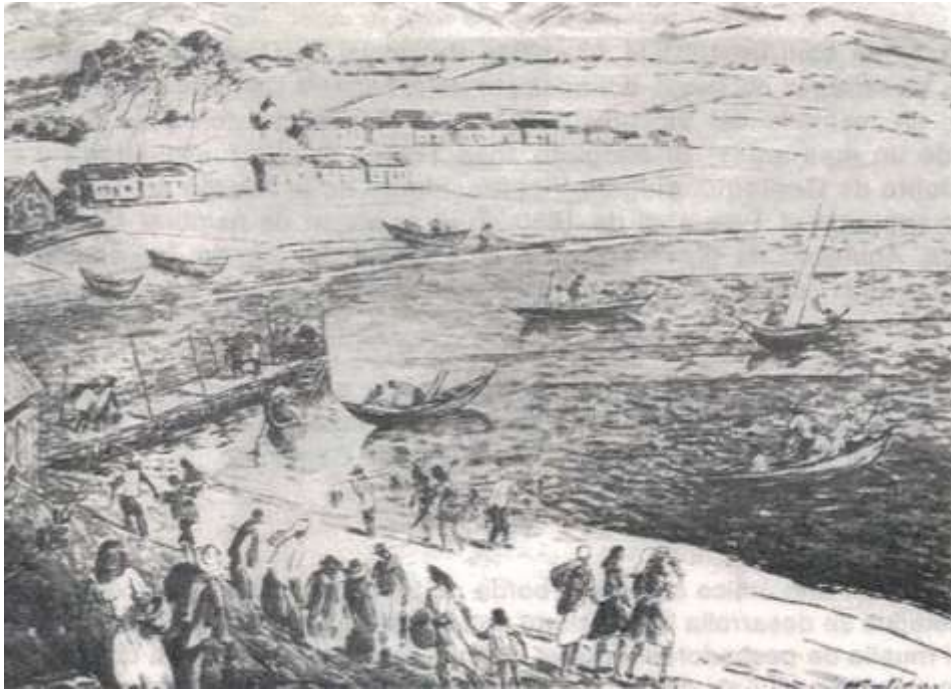
-Durante diez años pasamos nuestras vacaciones en Tongoy- nos dijo su viuda, doña Ida Vivado Orsini, notable concertista en piano.

Bontá fue un veraneante entusiasta, alojaba en una pensión y sus telas constituyen hoy piezas clásicas del impresionismo.



Pescadoras de machas

Litografía Marco Bontá - 1956



.Marco Bontá (1899-1974) fue uno de los maestros de la pintura chilena. estuvo becado a Europa en 1926, gracias a un concurso que ganó. Publicó “Cien Años de la Pintura Chilena”. uno de los primeros trabajos sistemáticos realizados en el país. Buscó y logró ampliamente captar la esencia de la pintura hispanoamericana. Fue el fundador del Museo de Arte Contemporáneo y profesor, durante muchos años, de Grabado en la Escuela de Artes Aplicadas de la Universidad de Chile.



Durante sus vacaciones en Tongoy, pintó valiosas telas. Año tras año, capturado por el paisaje humano y marítimo de Tongoy, cedía ante el irresistible encanto de la Villa, y pasaba junto a su esposa las vacaciones anuales en una pensión que ya no existe, pero cuyo recuerdo esta vívido en el pensamiento de su viuda, la concertista y compositora Vivado Orsini.

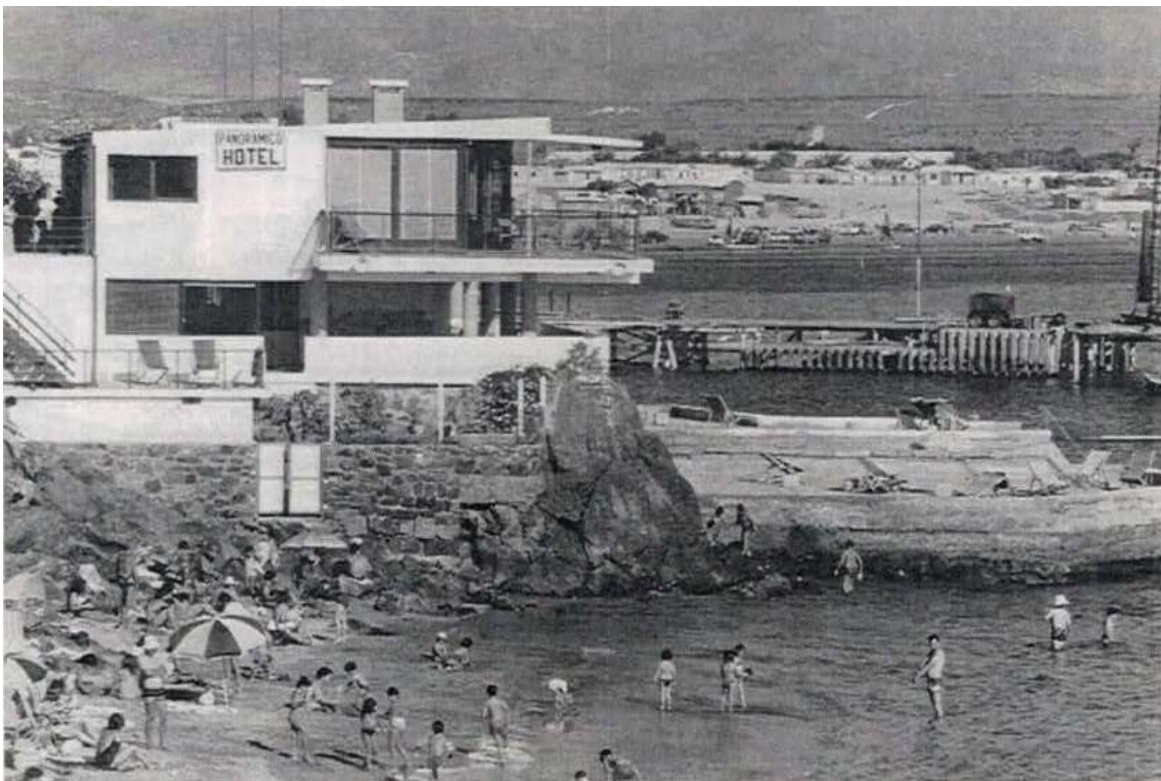
OVALE, LIMARÍ ADENTRO

El 21 de abril de 1831 la Asamblea Provincial de Coquimbo acordó crear una villa en los terrenos de Tuquí, donados por doña Micaela Campos de Perry. La nominó Ovalle, en memoria del Vicepresidente de la República, don José Tomas Ovalle, fallecido un mes antes; El abogado José Tomas Ovalle fue diputado y miembro de la Junta de Gobierno, elegido Vicepresidente de la Nación en 1829. Asumió el mando supremo el 1 de abril de 1830. Tuvo la visión de nombrar Ministro a Diego Portales. Aquejado de grave dolencia, se ausentó del mando, falleciendo el 21 de marzo de 1831, siendo el primer mandatario chileno muerto en el ejercicio de sus funciones.

Durante muchos años el puerto de Tongoy dependió administrativamente de Ovalle. una decisión de CONARA. (Comisión Nacional de Reforma Administrativa) a comienzos del gobierno militar, lo hizo depender de Coquimbo.

VISIONES

El Hotel Panorámico semeja la borda de un buque anclado cerca de la orilla. En sus costados se desarrolla buena parte de la actividad náutica de Tongoy. Por un lado está el muelle de pescadores y por el otro un espacio de la marina donde se realizan los circuitos de esquí acuático y otros deportes. Posee quince habitaciones con baño exclusivo. Atiende su propia dueña, Mónica País, quien en 1953 -con su esposo Jaime Prohem- inició los trabajos de ampliación y ambientación del establecimiento. El Presidente Salvador Allende ocupó sus instalaciones. Actualmente es uno de los lugares más solicitados por los turistas extranjeros.



Los Bañitos, poza tradicional al lado del Hotel Panorámico

La Hostería de los Gálvez identifica a Tongoy tanto en Chile como en el extranjero. Es una empresa turística que revela el formidable trabajo de don Humberto Gálvez Pacheco, su esposa Elena y los hijos mayores Lucy y Tito, que han dedicado todas sus energías al desarrollo del complejo. Se encuentra ubicado frente a la Playa Socos, expandiéndose año a año, con mucho vigor.



Los Gálvez, encabezados por don Humberto, pusieron las primeras banderas turísticas en la zona.

La hostería de Tongoy, la más antigua de la península, se identifica con la playa de Socos, a la cual los visitantes acceden casi directamente.

NOSTALGIAS DE DON NICANOR

Sonríe nostálgico don Nicanor Cortés cuando recuerda los partidos de fútbol que disputaban en la estación Latorre o en Pachingo. Los muchachos se iban un día antes a caballo, jugaban y se divertían, retornando al día siguiente a primera hora. Recorrían bien sus cien kilómetros, montados, sin arrugarse. El tren era de trocha angosta, a carbón, con un carro de primera, otro de segunda, y el resto sólo de carga. La chimenea de la Fundición era imponente, de ladrillo refractario, con cuarenta metros de altura, enfierrada entera. La vendieron... Los adornos de la iglesia, los vestuarios sagrados de fina calidad, vasos preciosos regalados por los vecinos ricos, se los llevaron a La Serena.

En el muelle los pescadores y los comerciantes se mueven y vocean sus productos. La Pituca es la más entusiasta. Pescados y mariscos sabrosos. Ahora han aparecido, mar afuera -a seiscientos brazas- nada menos que centollas. Lo malo es que los cultivos de ostiones y ostras han cubierto los bancos de cholgas -se queja el Borrego. Los locos están en veda, pero siempre aparece por ahí una media docena. Algunos los hinchan artificialmente con “química”.

El buque “Isla Picton” está hundido en las vecindades de Tongoy y todavía algunos parientes esperan a los once tripulantes de una chalupa presuntamente hundida por un pesquero grande, tal vez de la Industria Coloso.

La actividad aumenta a mediodía en el centro del pueblo. El Chilenito tiene de todo, la shopería Pimpinela se llena de clientes, el restaurant El Cisne, la Quinta San Juan, el Alero Criollo, La Tasca, no dan abasto, como tampoco el minimarkert, el supermercado El Buque, bazares, casetas telefónicas, ferias, ferreterías, salones de belleza, clínica dental y las discotecas que se preparan para la noche.

En los hoteles Talinay, La Bahía, Plaza Las Palmanias, Panorámico, El Tambo Alamar y otros se esmeran en la recepción de turistas. En realidad, siempre hay pocas camas disponibles en la Costa de los Piratas. La verdad es que deberíamos hablar de literas, para respetar el entorno mariner.

En la marina se balancean una docena de goletas descargando o cargando. La Chelita, de San Antonio, de 35 toneladas, pesca albacora y bacalao, a ciertas profundidades que son secreto profesional. Algunas trabajan al arrastre y dañan los recursos del fondo. Por eso se quejan con toda razón los pescadores artesanales.

Las empresas cultivadoras de ostiones y ostras han aumentado últimamente. Son más de doce. El muelle está repleto de redes, nazas o trampas y boliches. Los turistas se pasean bajo la mirada protectora de San Pedro, fondo seguro de una fotografía recordatoria. Un barco turístico, "La Habana", transporta visitantes a lo largo de la apacible bahía.

EL SUIZO DE GUANAQUERO

Hoy día tiene un excelente local, techado, con decenas de mesas de pool, juegos electrónicos y taca tacas de su propia construcción. El complejo turístico se llama El Suizo y está coronado por una torre característica que comenzó siendo un pozo de agua. Don Willy Linderman nació en 1926, pero tiene cuerda para rato. Ya está pensando en un estadio techado frente al complejo de su propiedad. Además, es un eximio coleccionista de piezas arqueológicas que muestra con orgullo a sus clientes. En su patria fue carpintero, ebanista, mecánico. Ahora es fotógrafo y tiene un bien montado taller que parece una barraca en miniatura. Es, sin duda, el personaje del pueblo, sin perjuicio de otros notables vecinos e industriosos comerciantes que han dado a Guanaquero un carácter muy especial. Restaurantes típicos, como "El Pequeño", donde todo el mundo va.

LOS COQUIMBOS

En Centroamérica es muy común hacer referencia a un grupo de patriotas denominados Los Coquimbos, pero no tienen relación con gente o acontecimientos de nuestra IV región.

La razón es otra.

El héroe hondureño Francisco de Morazán, desterrado de su patria, volvió del Perú en 1841, con un contingente de voluntarios en un buque llamado "Coquimbo". Estos hombres experimentaron diversas aventuras, especialmente después del fusilamiento de Morazán en Costa Rica.

Los Coquimbos llenaron una página heroica de la unificación centroamericana a mediados del siglo pasado, Sus andanzas tuvieron lugar en las costas del Pacífico que bañan a Nicaragua, Salvados y Costa Rica.

LA LEYENDA DE TIKI TANO

Así se llama al dios polinésico de la fortuna. En las playas de Guanaquero y Totoralillo dio demostraciones de su poder. El joven Max Diddier y su esposa tahitiana Irai poseían una embarcación con la cual planeaban instalar una industria ostrícola en Guanaquero. Todo caminaba sobre rieles hasta que una tormenta rompió las anclas de la pequeña nave y la empujó mar afuera. Durante tres días la bella Irai invocó a Tiki Tano hasta que éste se compadeció y devolvió la embarcación en circunstancias que se había dado por zozobrada.

Pero no sólo eso obró el portentoso dios de la buena suerte. Hoy día, los esposos Diddier poseen un restorán turístico de primera categoría en la península de Totoralillo.

-Ayúdate que Tiki Tano te ayudará-

El camping La Villa es uno de los mejores centros turísticos de la región. Se encuentra a la entrada de Tongoy y es muy solicitado por delegaciones extranjeras. Han venido vacacionistas de Italia, Grecia y otros países europeos. Posee sala de conferencias, guardería infantil, cancha de tenis, saunas y cabañas individuales.

Se encuentra cerca del aeropuerto de Tongoy, donde es común ver aviones y helicópteros trayendo o buscando pasajeros.

El connotado vecino Mario Rubina Santiago (1920-1988) publicó unos apuntes regionales en los diarios El Día de La Serena y La Provincia de Ovalle. Sus trabajos los presentó en forma de cuadernillos. En el cuarto cuadernillo se refiere a Tongoy como “una rada de limpias y cristalinas aguas, agrestes contomos y bellos atardeceres flamígeros”-

Hoy, el pueblo tiene unos cuatro mil habitantes permanentes.

El complejo turístico Los Changos, a un costo de 240 millones de dólares, está en marcha. Será - dicen algunos- tan importante como Las Tacas, con aeropuerto y hotel incluido. Esta suma sideral está relacionada con los proyectos totales que abarcan el litoral coquimbano, superando los cuatrocientos millones de dólares. Condominios, jardines, espejos de agua, apart-hotel, salas de convenciones, miradores, parques, doble vía entre El Panul y La Herradura, son sueños que se están haciendo realidades. El Condominio Las Dunas ofrece 9 kilómetros de playas naturales. El tesoro de la hermandad filibustera puede muy bien estar en esas playas, pero en lingotes de arenas blancas.

En 1994 La Serena recibió 350.000 turistas -todos los cuales- de una manera u otra se distribuyeron en la costa de los piratas.

Puerto Aldea y los sectores vecinos a Lengua de Vaca son lugares donde suele invernar la Armada Nacional. En los últimos años las fuerzas navales de Chile y Estados Unidos realizan allí parte de sus operaciones conjuntas, llamadas Unitas.

En 1993, más de quinientos marinos desembarcaron en las blancas arenas en impresionante demostración de poderío anfibio. Últimamente Se han agregado buques canadienses.

A las festividades de la “Fiesta de nuestra Señora del Rosario” en Andacollo concurren unos 150.000 promeseros y no menos de doscientas cofradías de danzantes. La Basílica, con una capacidad de 10.000 fieles, está ubicada en el pueblo minero, famoso por su orfebrería en oro y plata, a 53 kilómetros de Coquimbo o La Serena. Esto ocurre durante cuatro días, entre el 23 y 26 de diciembre. Hay bailes de chinos con una antigüedad de más de 286 años, que se suman a los famosos danzantes y turbantes. Algunos expertos arrancan los bailes chinos desde 1580, según una tradición de caciques que actualmente escriben sus memorias o confidencian esas tradiciones a connotados folcloristas, como Hilda López que publicó una obra sobre la materia, “La Chinita de Andacollo”, con preciosas fotografías.

Otra fiesta religiosa local es la del Niño Dios de Sotaquí, que se celebra el 6 de enero, Pascua de Reyes. Acuden los bailes de Andacollo, con sus danzantes y flautistas. El tamborileo baja de los cerros y se queda rebotando en los valles. Después impera el silencio, la leve humedad del anochecer y la mente de los promeseros puesta en el milagro que algún día deberá producirse.

El Magister (c) Historia de la Universidad de La Serena, don Roberto Páez Constenia, en su obra “Cultura y Conmemoraciones de una ciudad nortina, Ovalle 1992”, abordó interesantes rasgos de la vida social en el Norte Chico. Reprodujo descripciones del médico Ovallino Francisco Galleguillos, que en 1896 publicó un libro sobre la materia. También consideró artículos periodísticos de “El Tamaya”, “La Constitución” y “El Coquimbo” de La Serena. La última estación de ferrocarril de Tongoy a Ovalle era “LaPuntilla”, a tres kilómetros de la ciudad. Esa distancia se recorría en coche, El ferrocarril Ovalle-La Serena, por la cuesta de Las Cardas era peligroso por los asaltos. Igual sucedía en las localidades de Barraza y Camarico. Sin embargo, la gente concurría a los baños de Socos y a los llanos de Tuqui para correr caballos a la chilena.

En Guanaquero, Tongoy, Morrillos y otras caletas era costumbre ahumar pescado, lo que rendía grandes utilidades. Pero una intoxicación general ocurrida en la década de los sesenta terminó con el negocio. También, la venta de puntas de flechas y piezas arqueológicas era frecuente. Estos poblados, entonces no pasaban de un centenar de casas hechas con quinchas de monte y barro. Hoy son los balnearios de moda del Pacífico Sur.

A mediados del siglo pasado, se pudieron contar 60 veleros chilenos y 50 vapores ingleses cargando lingotes de cobre en Guayacán. Fue el momento cumbre de la empresa de José Tomás de Urmeneta. De ese antiguo esplendor hablan al turista las ruinas ennegrecidas de lo que fue la principal fundición cuprera de la América del Sur.

Carlos Santiago Lambert, el ingeniero de Estrasburgo, pagó una onza de oro al patriarca serenense Bernardo del Solar por cada tonelada de “escoria” de su estancia en Huamalata. Esas escorias se convirtieron en cobre de fina ley gracias a sus hornos de reverbero.

En las minas del Brillador se tiró después -por primera vez en Sudamérica- cobre en planchas. El Presidente de la República recibió el 5 de febrero de 1850 la plancha número uno. Hoy, el pueblo donde Lambert trabajó, lleva su nombre.

La insigne arqueóloga Greta Mostny, recientemente fallecida, en su "Prehistoria de Chile" dice que fueron muy importantes las primeras ocupaciones humanas y asentamientos de pescadores que se ubicaron en el litoral entre los ríos El Loa y Aconcagua siendo su nivel más antiguo el de Guanaquero, en la bahía de Tongoy. Por su parte, Julio Iglesias en su "Biografía de Víctor Domingo Silva" nos indica que una profunda admiración causó el lugar a los españoles durante la conquista, algunos de los cuales se refirieron a él como "un trozo del Paraíso". Esta opinión está avalada por cronistas de la talla de Alonso de Góngora y Marmolejo y del Padre Ovalle, quienes alabaron "su clima bondadoso, la opulencia de minerales, su vegetación exuberante, la multiplicidad de flores y frutos y la riquísima fauna marina".

FOLLETOS Y CUADERNILLOS

En 1973 circuló en Tongoy un folleto editado por el Centro para el Progreso, con noticias de las oficinas de Vialidad, Obras Públicas, Obras Sanitarias, Ministerio de Vivienda y Departamento de Planificación de Desarrollo Urbano. En su N° 4, del mes de abril informó, en primera página, que el Presidente de la República había firmado cuatro planos de la villa y que se proyectaba un tercer estanque con capacidad de dos mil metros cúbicos.

El plano regulador había sido aprobado por D.S. N° 139, de 3 de marzo.

Ese año se iba a iniciar también la pavimentación del camino de acceso a Tongoy. Don Humberto Gálvez, dueño de la hostería del mismo nombre y autoridades de gobierno recibieron dignamente a los principales líderes políticos. Se anunció la construcción de una multicancha, para la cual la industria metalúrgica Santander de Coquimbo tenía listas las estructuras metálicas. Veinte obreros comenzaron a trabajar en las excavaciones. El único problema fue que el presupuesto calculado en 1972 era de 750.000 escudos y en abril de 1973, a la fecha de la publicación, iba en tres millones y medio. No fue posible continuar.

El cronista Mario A. Bubina Santiago, inició poco después una interesante serie de Cuadernillos de Apuntes, en los cuales están reseñados los principales personajes y hechos históricos del puerto. Esos apuntes fueron utilizados por el autor de esta obra en su primera edición.

El problema estacional de agua es crítico. Debe ser la principal limitante del desarrollo urbanístico. Desde luego, una importante extensión de terrenos costeros fiscales, comprendidos entre la quebrada de Pachingo y El Tanguo no pudieron ser licitados por esta causal en 1986, aun cuando el Ministerio de Bienes Nacionales recibió cientos de solicitudes.

Ahora se están vendiendo en forma privada.

LA PAMPILLA

La Pampilla de Coquimbo es el lugar de encuentro popular en Fiestas Patrias. Constituye un caso único en nuestro país. El 20 de septiembre, llueve o truene, miles de Serenenses, coquimbanos y ovallinos se dan cita en un llano frente a la playa de La Herradura. Hay fondas, competencias de volantines, y todo tipo de diversiones.

Para algunos, la historia de la Pampilla se remonta al siglo pasado. Las noticias de la formación de la Primera Junta de Gobierno de 1810, llegaron a la región dos días después, a mata-caballos. Para celebrar la noticia la gente se congregó en este sector, celebrando la buena nueva.

La otra versión indica que al estar las costas asoladas permanentemente por piratas y corsarios, la población debió prepararse al combate. Fue así como el pirata Bartolomé Sharp fue derrotado por los vecinos de las dos ciudades un veinte de septiembre. El triunfo se celebró con grandes fiestas y jolgorios. Más tarde se hizo habitual la concurrencia en carruajes, victorias y sulkies, para pasar una tarde agradable en los roqueríos. Luego, se incorporaron juegos populares como el palo encebado y carreras a la chilena. En la década de los sesenta, el Club de Leones de Coquimbo adquirió los terrenos a la familia Vicuña y los donó a la Municipalidad de Coquimbo. El “tesoro de Guayacan” también puede estar enterrado en esta mítica pampilla que intrépidos aventureros siguen aún buscando. Es el tesoro del turismo.

En las “Crónicas Serenenses” que hemos citado repetidamente, puede leerse este cuestionario que nos entrega valiosas referencias económicas de 1870.

PREGUNTA: En los terrenos comunes, ¿cuántas fanegas rinde una de trigo?

RESPUESTA: Doce.

PREGUNTA: ¿A qué puerto se conducen los productos del departamento? y ¿cuánto cuesta el flete de una carga?

RESPIJESTA: Al puerto mayor de Coquimbo, al menor de Tongoy y al habilitado de Totalillo; para cada uno de estos puertos cuesta el flete unos tres cuartillos reales por lenguas, más o menos. A los mismos puertos; respecto al flete, el valor varía según las contratas, las distancias, las especies que se conducen, y más que todo, según la bondad del año y la mayor o menor abundancia de tropas.

PREGUNTA: ¿Cuántas leguas hay desde la cabecera del departamento al puerto?

RESPUESTA: Al de Coquimbo, tres leguas; al de Tongoy, catorce, y al Totalillo igual distancia.

Esto es, si alguien hubiese alquilado un taxi de la época desde La Serena a Tongoy, habría tenido que pagar 42 Cuartillos de real. ¿Cuánto sería hoy día esa cantidad?

En 1950 se construyó el camino de Tongoy a la carretera 5. El Ministerio de Tierras y Colonización ofreció a los coquimbanos y serenenses, gratuitamente terrenos en Tongoy con la sola obligación de cerrarlos y construir cabañas en la playa en un plazo de dos años.

Pocos se interesaron entonces. Hoy deben sentirse arrepentidos, porque no quedan sitios fiscales disponibles y la plusvalía de los terrenos particulares es muy alta.

UN COMPLICADO ASUNTO LEGAL

Una secuencia de inscripciones de dominio, ventas y sucesiones en la “isla de Tongoy” hizo crisis en la década del 80 y estuvo a un tris de ocasionar graves problemas.

La historia comenzó el 15 de diciembre de 1860, cuando se instituyó la sociedad colectiva “Urmeneta i Errázuriz”, inscritas ambas en el Conservador de Bienes Raíces de Ovalle. Estos socios formaron, a su vez, la compañía anónima “Sociedad Chilena de Fundiciones S.A.”, cuyos accionistas se obligaron a aportar las propiedades de la anterior sociedad, obligación de la cual no se dejó constancia en el Registro de Propiedad.

En 1913, la “Sociedad Chilena de Fundiciones S.A.” vendió sus bienes a don Rafael Errázuriz Urmeneta, y entre esos bienes figuraba la fundición del Puerto de Tongoy, con todos sus anexos, canchas, edificios y dependencias.

Como el negocio comenzaba a declinar, el señor Errázuriz Urmeneta vendió sus activos a la “Sociedad de Fundición Guayacán”, en 1917. Esta empresa subastó los bienes en 1923, adjudicándose los la “Sociedad Anónima South American Metal Company”.

Casi de inmediato, el mismo año 1923, la adquirente vendió estos bienes a la “Compañía Cerrillos” en el estado en que se encontraban al momento de su entrega, sin responsabilidad para los vendedores. Se formó entonces la “Sociedad Minera del Pacífico S.A.”, para adquirir los bienes de la “Compañía Cerrillos”. Todo sucedía velozmente y los negocios se pactaban en horas.

Por escritura del 25 de enero de 1975, ante el Notario don Samuel Fuch, la “Sociedad Minera del Pacífico” traspasó las instalaciones a Julio Alvear Ravanal, quien -a su vez- los enajenó a tres abogados de mucho prestigio. Ya de la fundición sólo quedaban los ripios y cimientos.

A todo esto, la península de Tongoy estaba muy poblada y el Ministerio de Tierras y Colonización había vendido predios a un millar de personas que jamás supieron que sus sitios y cabañas estuvieran en litigio.

La situación se tornó muy delicada y fue necesario que el Fisco recurriera a una transacción con los abogados compradores para evitar un juicio que habría producido mucho daño a la fe pública.

LOS AÑOS DORADOS

(Entrevistas hechas en 1987)

Doña Erminda Hidalgo es dueña de una pensión y de una excelente memoria. Su padre, don Antonio, trabajó desde niño en la fundición. Recuerda nítidamente el viejo muelle de dos pisos rodeado de castillos de escoria y las calles flanqueadas de tamarindos.

Doña Erminda Hidalgo.



Doha Ercilia Cepeda es una viuda de 96 años que vivió el quehacer de la gran fundición, a fines del siglo pasado y comienzos del actual. "Aquí había de todo, mucho trabajo y se pasaba harto bien, después el pueblo se fue quedando solo y mis hijos partieron..."

Doña Ercilia Cepeda



Don Bartolo Núñez Torrejón, 92 años, domiciliado en la hijuela Romeral, recuerda: “Yo transportaba en mula las valijas del Correo entre la estación Perdices y Tongoy...”

Don Alberto Carmona Ulloa nos dijo: “A mis 94 años recuerdo perfectamente cuando construimos las primeras casas de esta villa. Yo era empleado municipal de Ovalle y los fines de Semana nos veníamos a pie o a caballo, con el abogado Gustavo Rojas. A veces viajábamos en tren o en lo que encontrábamos disponible. Estaba naciendo el balneario...”

Don Mario Bonilla, con sus muy bien trajinados 73 años, vive en la Estación Vieja:

“¿Sabe una cosa?, mi familia trabajó con los Urmeneta y hasta el día de hoy vivo en la Estación Vieja del ferrocarril: Claro que el ferrocarril no existe...”

Don Domingo Campos Campos, 72 años: “Yo era cabrero del Tangué. A veces íbamos en burro a Tongoy y yo me maravillaba de los buques enormes, del cobre en barra, de lo que era una industria...”

Don Herminio Fernández Villalobos, 75 años, proviene de padres santiaguinos, a pesar que los Villalobos son de puro ancestro coquimbano: “Había muchísima gente entonces. Daba gusto vivir todo el año aquí.”

Tongoy comenzó a ser considerado como un lugar de atracción turística, gracias a la gestión de Osvaldo Donoso Castro, Subsecretario de Tierras y Colonización en el gobierno de Carlos Ibáñez del Campo.

LOS GRANDES LITERATOS

Víctor Domingo Silva Endeiza

Son muchas las obras del gran vate que quisiéramos reproducir. No es fácil resistir a la tentación de escribir las estrofas de “Al pie de mi bandera”, pero es necesario decidirse. Aquí van algunos poemas escritos de corrido, pero que no pierden un quilate de su belleza.

SIN DECIRNOS NADA.

Mirábamos llover. Tímido el día se arrebujaba en nubes. Mudos, quietos, llenos de amor y de melancolía, no osábamos decirnos los secretos de nuestro corazón. Ella era mía y yo suyo. Tenían los objetos un tono extraño; ensueño. poesía... Y la lluvia seguía, con discretos cuchicheos, cansina y borbotante. Nuestras manos se unieron un instante; respondió una mirada a otra mirada... Pero, siempre en silencio, nos quedamos mirándonos; temblamos, suspiramos, y continuamos sin decirnos nada.

¡Oh delicia de amar! pensamientos hablaban por nosotros. El tramaje gesticulaba, herido por los vientos que lo hacían sonar como un cordaje. Morían en su vaso macilentos alcanfores. Y allá... Se iban de viaje a las nubes, deshaciéndose en tormentos sobre la somnolencia del paisaje. Al fin, reconcentrando nuestras vidas en nuestras manos por instinto unidas, respondió una mirada a otra... Pero, siempre en silencio, nos quedamos mirándonos; ¡temblamos, nos besamos, continuamos sin decirnos nada!

¿NUNCA YA?

¿Nunca ya tu mano breve, mitad ámbar, mitad nieve, me enviará, otra dulce carta escrita con su letra menudita?

¿Nunca ya? ¿En la tarde visionaria, la casita solitaria siempre está? ¿Siempre está la blanca puerta? ¿Siempre el aire por la huerta viene y va? ¿A lo largo del camino suelta un pájaro un divino trino en la? ¿En un chorro de armonía el torreón despide al día que se va?

El jardín con sus violetas... ¡Ah las puras, las discretas flores! ¡Ah los ramitos que tú hacías! Y esas fucsias que eran mías, ¡todo está! El rosal que hoy tú despojas ya no da sus gracias rojas, ya no da.

¡Y la oscura madre selva ya no espera que yo vuelva por allá!

BALADA DEL VIOLÍN.

Aquel mozo enfermo y flaco tocaba el violín al sol por un sorbo de alcohol o un puñado de tabaco ¡Y buen dar, cuando tocaba algún rondel español o alguna sonata eslava...

Aquel mozo enfermo y flaco salía a buscar el sol y a llenar su viejo saco, por un sorbo de alcohol o un puñado de tabaco. Salía a matar su esplín cuando tocaba el violín; cuando como un caracol salía a buscar el sol...

Aquel mozo enfermo y flaco murió tocando el violín ¿Qué queréis? Halló su fin en un sorbo de alcohol y un puñado de tabaco. Le hallaron tendido al sol y abrazado a su violín...

EL REGRESO.

Me acosté llorando por mi hogar desierto, por mi infancia, por mi padre muerto. Días, meses, años han pasado ya, y en la casa en ruina, desde los cimientos hasta las cornisas de los aposentos. ¡todo qué distinto, qué cambiado está! Me acosté llorando por las viejas horas (mañanas alegres, tardes sonadoras, perezosas siestas). Me dormí y soñé que “él” había vuelto de un viaje lejano, curvas las espaldas y el cabello cano... También muy distinto de cuando se fue. Aguardando siempre, ¡siempre!, su regreso, no nos extrañamos. Sentimos su beso sobre nuestras frentes, tibio y familiar. Mi madre suspira. Los viejos sirvientes tienen a su vista gestos reverentes y el can favorito se pone a brincar. ¡Qué viaje tan largo, tan largo, Dios mío”.

Durante su ausencia, ¡qué rachas de hastío, qué sombras de penas. qué nieblas de horror! Él calla, parece que lee en nosotros: la tristeza en unos, el cansancio en otros y en todos, un mundo de ensueño y dolor. ¡Qué viaje tan largo, tan largo, Dios mío! Ante la ceniza del hogar ya frío, rodeado de todos, nos pregunta: -Y bien, ¿muy viejo me encuentran? Hablen sin cuidado. -Si, padre -decimos-, estás muy cambiado-.

Y él: -¡ Pobres muchachos! ¡Ustedes también!

Víctor D. Silva es la personalidad literaria capitana de Tongoy, dominando a otros de su mismo alto linaje, como su propio hermano Hugo, y Augusto Winter el poeta de los cisnes.

Sin embargo, Víctor Domingo fue el más popular. Sobre su vieja casa, una placa recordatoria advierte:

“BAJO EL TECHO DE ESTA CASA NACIÓ VÍCTOR DOMINGO SILVA, EL MÁS GRANDE POETA DE CHILE, CUYOS VERSOS HAN INTERPRETADO EL ALMA DE LA PATRIA. TONGOY, CUNA DE SU NACIMIENTO, SE ENORGULLECE Y PARTICIPA DE SU GLORIA EN ESTE HOMENAJE SINCERO Y TAL VEZ EL MÁS HUMILDE DE CUANTOS HAYA RECIBIDO”.

Tongoy, 7 de agosto de 1954.

El homenaje, por cierto, es merecido, aun cuando en esa casa también nació el autor de “Pachá Pulay” y fue construida por el primer Alcalde de Tongoy, a los que no se cita.

Víctor Domingo nació el 12 de mayo de 1882, hizo sus primeros estudios en la escuela de la aldea para continuarlos en los liceos de La Serena y Ovalle. Después se casó con Eva Nieisen Brunell y desempeñó cargos consulares y políticos importantes, al mismo tiempo que iba floreciendo su inagotable estro así como la prosa de “El Mestizo Alejo” y “La Criollita”, junto a decenas de obras teatrales, novelas, ensayos y crónicas que le valieron el Premio Nacional de Literatura en 1954, y cinco años más tarde el de Teatro.

Fue diputado en 1916 por Copiapó y Freirina.

Como periodista trabajó en los diarios “El Tamaya” de Ovalle, “El Heraldó” de Valparaíso, “La Provincia” de Iquique, “Zig zag” y otras revistas.

Desempeñó cargos diplomáticos en Argentina, España y República Dominicana. Se dice que, desde su consulado, en San Carlos de Bariloche, convenció al presidente Ibáñez de otorgar la calidad de Provincia al abandonado Territorio de Aysén, en 1928.

Su trato gentil y su verbo galano constituyeron las ramas con que logró sus mejores laureles.

El gran poeta andaluz Juan Rodríguez Matos, le dedicó una “estampa lírica” en el Atenco de Sevilla, que termina así:

"Su voz cruzó las montañas remontada por los vientos y atravesando el Atlántico en el bajel de sus versos llegó a España, y toda España para escucharla fue puerto... Víctor Domingo Silva, cónsul fiel del sentimiento que fraterniza las almas de españoles y chilenos, has de saber que Sevilla, puerto-antena, puerto-cielo de los latidos que exalta el americano suelo, fue maternal y anhelante, el adelantado puerto que primero ha recogido la flor de tus pensamientos”.

Hugo Silva Endeiza.

Se formó junto a Carlos Dávila en “La Nación” y fue redactor de los principales diarios de Santiago y de provincias. Hizo famosos sus seudónimos de Julio César, Paul Verité y Dr. Savarin.

Como escritor le pertenece “Pachá Pulay” o “La Ciudad de los Césares” y “El Dr. Pagador”, obra de aventuras costeras.

Durante veinte años fue Director de “El Mercurio” de Antofagasta. Llegando a transformarse en un verdadero rector de la opinión pública del Norte Grande.

Hugo Silva fue Premio Nacional de Periodismo y miembro de la Academia de la Lengua, en cuya incorporación el discurso de recepción estuvo a cargo del escritor nortino Salvador Reyes.

Otro periodista de renombre, que tuvo su casa de verano en Tongoy fue Luis Hernández Parker, que “cargaba sus pilas” todos los años en una cabaña casi colgante sobre el mar.

PASTO DE MAR

El océano chango es intensamente azul frente al arco litoral de Coquimbo. El aire es tan traslúcido que el veraneante cree llevar sobre los ojos un par de lentes de contacto, porfiadamente claros.

Un bote avanza airoso mientras el pescador, de pie en el tercio de popa, ejecuta su ritual de paladas.

Vara la chalupa en la arena, llevada sobre el dorso de una ola, y queda inclinada hacia un costado, con su vientre grávido de verdor.

- ¿Cómo anduvo la pesca, maestro? -Los ignorantes llamamos maestro a todos los artesanos, cuyo oficio no sabemos.

- Más o menos no más, patrón -Los maestros llaman patrón a todos los preguntones.

Dentro de la chalupa no hay corvinas ni jureles. Ni siquiera un chinguillo que lo identifique con la pesca habitual. En cambio, reverbera un montón de algas finísimas, como madejas verdosas, húmedas y vivientes de clorofila. Las mismas que bordean las playas de Peñuelas y La Herradura, como un ondulante frivolidé mariner.

- Yo creo que hay aquí sus cien kilos de "lamitas" por lo menos -dice satisfecho el pescador mientras descarga el rastrillo de fierro con que arañó durante seis horas el fondo del mar.

- "Lamitas", ¿qué es eso?

- Pastito, pues, patrón, algas.

- ¿Las saca de arrastre?

- No, está prohibido. Dicen que le sacamos las raíces.

El pescador, ayudado por uno de sus hijos, que ha llegado corriendo con una especie de parihuelas, transporta las algas a la playa y las extiende formando un patio vegetal.

- Mañana todo este pasto estará seco y listo para entregarlo a los camiones. Es cuestión que saiga el sol. Antes el rastreo lo hacíamos frente a la Caleta, pero ahora nos obligan a buscar más al norte...

Las lamas se retuercen sobre la arena, acusando el cambio de temperatura en que ésta hace poco se mantenían a quince brazas de profundidad. Posiblemente pasado mañana partirán enjabadas al Japón donde los técnicos de ojos rasgados las convertirán en nailon, yodo o agaragar.

El viento del mediodía enarca sus pulmones salinos y borra las huellas recientes dejadas en la playa por los pescadores y veraneantes.

Bajo la superficie del mar coquimbano, un vientre de esporas sigue floreciendo sin descanso. Los barcos están por zarpar a Japón.

EL CACIQUE DE ANDACOLLO

Todos los años miles y miles de peregrinos ascienden la priámide de cuevas inverosímiles que conducen al poblado; camiones y microbuses suicidas, con un par de ruedas en los abismos, transportan a los fieles hacinados. Otros se arriesgan en medios propios de locomoción, pero con fines menos espirituales: son los mercachifles que invaden todas las esquinas de la Villa voceando su comercio en estridente competencia de gritos.

- ¡Géneros italianos recién desembarcados en Coquimbo!

- ¡Chancaca dulce de Paita, más dulce que el azúcar!

- ¡La oportunidad del año, primera vez en Andacollo, una fotografía en cinco minutos!

Culebras, monos e iguanas recorren aburridos los hombros de los charlatanes, feria enquistada en la apacible monotonía del Santuario.

Los veintinueve “bailes” que existen en la provincia de Coquimbo dedicados a honrar a la Virgen Morena agrupan a cinco mil disciplinados bailarines, los cuales reconocen la soberanía del Cacique Félix Araya Cisternas.

A Sus 78 años, ágil y dominante, el cacique recibe todos los años el homenaje de sus súbditos. Juró como cacique en 1930 ante el Obispo de La Serena y autoridades de la época. Desde entonces gobierna su original grey que acata sus órdenes con respeto y presteza. Cada vez que hay fiesta religiosa en Andacollo, con participación de chinos. danzantes o turbantes, éstos deben presentársele y bailarle algunos aires especiales.

El cacique Araya (los jefes de bailes de Coquimbo al norte, se llaman Caporales) es vitalicio; reinará durante toda su vida o hasta que renuncie. Es una de las pocas monarquías que van quedando en que los titulares del trono lo entregan buenamente.

PINCELADAS HISTORICAS

Los primeros caseríos serenenses se establecieron en las inmediaciones de la ciudad. La estrategia española de fundación de ciudades seguía a la letra las instrucciones de los arquitectos y urbanistas de Carlos V, y -posteriormente- los instructivos de la Corona en el sentido de establecer el máximo de asentamientos o pueblos de indios, para poder controlarlos y obtener mano de obra.

Para los efectos evangelizadores estos poblados quedaron bajo la responsabilidad de los padres doctrineros y de los Capitanes de Amigos o Comisarios de Naciones en la zona Sur.

Los curas y sotocuras doctrineros establecieron sus capillas en lugares adecuados, Catun, por ejemplo, en la ribera sur del río y a la entrada del valle (Algarrobito). Más al oriente se alza el poético Altovalsol, ex estancia de los Pastenes marinos. Un poco más al noreste, a unos veinte kilómetros, estaba un paradero de los diaguitas, que después -seguramente- ocuparon los colonos de apellido Rojas. Sin embargo, la visión estratégica incásica eligió el poblado de El Molle, para establecer sus asentamientos agrícolas y militares.

Más allá del Molle, serpenteando los chorrillos, se llegaba al piedemonte andino. En la otra banda los diaguitas trasandinos hablaron la misma lengua sin haber tenido contacto con ellos.

En esta relación de los Ministros -Diputados del Partido de Coquimbo y de los jueces subalternos de indios, de fecha 4 de enero de 1755; se cita a los siguientes jueces:

Quebrada Honda, don José Díaz.
Quilacán, don Miguel Munizaga.
Tambo, don Alejo Trujillo.
San Isidro, don Manuel Rodríguez.
Rivadavia, don José Antonio Rodríguez.
Tongoy, don Eusebio Díaz.
Los Choros, don Francisco Cisternas.

Los Jueces de Indios de la época tenían funciones jurisdiccionales y de protección de los aborígenes, algunos de los cuales fueron traídos de Arauco a laborar a los minerales de plata de la región.

A comienzos de 1578 el muy ilustre Gobernador don Rodrigo de Quiroga -cónyuge designado de doña Inés de Suárez después que don Pedro de Valdivia convivió con ella nueve años- remitió a La Serena a un gran número de mapuches esclavos. Sus instrucciones fueron muy severas en el caso que los prisioneros se mostraran díscolos o flojos como realmente sucedió. Siete caciques fueron ahorcados y a otros cincuenta nativos se les amputó un pie.

Así lo relató al Virrey don Francisco de Toledo el acucioso conquistador don Gregorio Sánchez agregándole, a modo de consuelo, que si bien esos bárbaros de Arauco no habían resultado buenos trabajadores para las minas, al menos podían prestar servicios recomendables en las chacaras y huertos de la ciudad.

Las pulperías tuvieron su origen en la Colonia. En La Serena, por ejemplo, existieron cuatro establecimientos patrocinados por Su Majestad, concedidas en explotación a señoras necesitadas. Debían cerrar con el toque de queda. a las 9 de la noche. No deben confundirse con los bodegones y "chinganas", pues a esas las autorizaba el alcalde.

En las placillas o campamentos del oro y la plata, vivían apiñados miles de barreteros y apires, con un trabajo de sol a sol y una alimentación basada en una libra de pan blanco, 16 higos secos y una platada de porotos con ají.

Sobre la explotación de estos mineros basta citar literalmente al viajero Paul Treutler en su libro "Andanzas de un alemán en Chile" 1851-1863:

A fin de reducir los gastos de las minas, los patrones habían instalado pulperías en las que se vendía a los obreros todos los artículos y productos que se necesitaba. Los precios eran muy elevados y a fin de mes se descontaba a cada cual de su salario el valor de sus compras. Ocurría frecuentemente que los mineros no sólo habían gastado en la pulpería el total de su salario mensual sino que quedaban en deuda.

Para los dueños de las minas esta situación era más favorable, pues ganaban por ciento en las mercaderías, no pagaban en efectivo los salarios sino con "fichas y podían contar con la seguridad de que le trabajarían el mes siguiente, pues todo obrero que tuviere un saldo en contra estaba obligado a seguir trabajando en la mina y no podía ser contratado en otra"

Por eso algunas veces los mineros se alzaban y broceaban las minas o las aterraban, en verdaderas noches de cuchillos largos.

Son muchos los casos que ocurrieron y se recuerda el levantamiento de la mina La Salvadora, en las vecindades de Copiapó, a la cual fue despachado para sofocar el motín un escuadrón al mando de un capitán y dos tenientes. La mayoría de los soldados tomó las armas en favor de los sublevados y el capitán y sus oficiales fueron metidos a la cárcel de la mina. Debió concurrir una Compañía de Línea para restaurar el orden y colocar en “cepo” a los culpables.

En 1851 se levantaron los mineros de Chañarillo y saquearon las pulperías. En aquella oportunidad debutó como autoridad José Joaquín Vallejos (Jotabeche); quien al mando de 200 guardias nacionales partió de Copiapó a sofocar la revuelta.

Fue derrotado y debió huir al Perú, disfrazado y en un buque carbonero.

CORREOS PUNTUALES

A mediados del siglo pasado el correo entre Coquimbo y La Serena funcionaba muy mal o mejor dicho no funcionaba “por no haber persona alguna que quiera hacerse cargo de la conducción de la valija, por la pequeña cantidad de un peso en cada viaje, cuando el alquiler de una cabalgadura importa dos pesos de ida y vuelta”. Así le expresó el Intendente Juan Melgarejo al Ministro del Interior el 7 de junio de 1850. Agregaba en su nota que “las relaciones aumentan cada día entre las dos ciudades y estas relaciones serían más activas si en vez de ser cada tres días se hiciesen diarias”. El Presidente Manuel Bulnes y su Ministro Antonio Varas dispusieron que el Administrador General de Correos librara las órdenes correspondientes para que este funcionara diariamente.

Los estafetas no podían emplear en su carrera más de una hora de ida y otra de vuelta desde su despacho a las nueve de la mañana. Debían regresar del puerto a las cuatro de la tarde. Sin embargo, si fondeaba algún vapor antes de las cuatro, podía anticiparse el regreso con la correspondencia recién llegada. A la inversa, si alguna embarcación mayor se presentaba a la vista después de las Cuatro de la tarde los estafetas podían esperar hasta las ocho de la noche, a objeto de llevar la correspondencia recibida.

Estas informaciones están contenidas en el Boletín de las leyes y decretos del gobierno, Tomo IV de 1852.

LA LEYENDA DE JUAN SOLDADO

Alrededor de 1680 llegó a La Serena el soldado mercenario Juan Díaz huyendo quizás de qué pilatunadas. Había luchado bajo las órdenes de Juan de Austria II, hijo del Rey Felipe IV. Participó en el sitio de Nápoles y en innumerables combates donde dejó bien puesto su fama de valiente y temerario. A poco de llegar a Chile, debió mostrar sus condiciones guerreras haciendo trente, junto a un puñado de decididos serenenses, nada menos que al pirata Bartolomé Sharp.

Casi todos los hombres en estado de cargar armas huyeron a los cerros al saber la proximidad del bucanero. Fue así como Juan Díaz y sus compañeros también se vieron compelidos a replegarse maltrechos y presenciar desde lejos el saqueo de la ciudad.

Pasó el tiempo y Juan Díaz se “acriminó” en un duelo con un adversario en amores. Huyó de La Serena en dirección al desierto.

Nadie volvió a saber del desgraciado soldado de fortuna. Un día vinieron a avisarle al Corregidor Cortés Monroy que un anacoreta había muerto en una cueva al norte de la ciudad. Uno de los que lo acompañaban, antiguo amigo de Juan Díaz, reveló la verdadera identidad del penitente; el soldado Juan.

La gente pensó que había expiado su crimen y el cerro en que vivió empezó a ser llamado “Juan Soldado”, hasta el día de hoy.

Los grandes hallazgos de las minas de plata y oro han sido casuales. La historia está llena de ejemplos. El portentoso mineral de Chañarcillo, vecino a Copiapó, lo encontró un indio por casualidad mientras cuidaba su rebaño. El salitre lo descubrió un curita... cuando un puñado de tierra comenzó a crepitar...

En nuestra región, el portentoso Andacollo, fue descubierto... por una perdiz. Así lo relata el cronista Lizárraga, en 1594. Dice que “trajéronle al Capitán General (que andaba de conquista por esos lares) unas perdices en cuyos papos (buche) hallaron unos granillos de oro”.

Así llegaron los conquistadores a Andacollo y muy luego doscientos cincuenta indios mitayos estuvieron lavando tierras áureas, que arrojaron un rinde de setenta mil pesos anuales, una fortuna entonces.

Sin contar lo que los indios y capataces dejaban para sí.

Esto significaba que el “cangalleo” se practicó desde los primeros tiempos en nuestro país.

Otro cronista de la época Miguel de Olavarría asegura que los indios lograban fácilmente diez tomines o un peso diario en estas faenas.

Coquimbo pudo ser una provincia poblada de camellos. Así lo sugirió el Libertador Bernardo O'Higgins, días antes de su muerte, en el testamento político que dictó a su secretario, el doctor John Thomas. Le aconsejó también la creación de un cuerpo de arrieros y otro de mineros para el desarrollo de la provincia. (Boletín de la Academia Chilena de la Historia, N° 25 de 1943).

Hubo un momento en que fue necesario modificar el Reglamento Provisional de Corso en cuanto al derecho de presas. La escasez de marineros para la Escuadra Nacional hizo crisis y O'Higgins dispuso el embargo de todas las tripulaciones corsarias aceptando en forma muy especial a grumetes o pajes extranjeros. A bordo de los buques corsarios sólo podían permanecer los marineros estrictamente indispensables (Decreto del 11 de agosto de 1818, Boletín 359).

COQUIMBO EN ARMAS

Durante la Guerra del Pacífico la provincia de Coquimbo “y sus comarcas” alistaron varios cuerpos cívicos armados, entre ellos una Brigada de artillería de dos compañías en La Serena; un batallón de

infantería en el mineral de Las Higueras; una compañía de artillería de ciento cincuenta plazas en el puerto de Totoralillo y otra similar en el puerto de “Huayacán”, un batallón de infantería en el mineral de Tamaya; una compañía de infantería de ciento cincuenta plazas en Panulcillo y una Brigada de artillería de otras ciento cincuenta plazas en el puerto de Tongoy. Ésta última brigada contaba de dos compañías.

A más de un siglo de estas convocatorias uno debiera preguntarse ¿de dónde sacaban aquellos entusiastas patriotas instructores y equipos para poner en armas prácticamente a toda la región? ¿Podrían hoy las villas y lugares citados dar vida a organismos de esta naturaleza en una emergencia cualquiera?

El decreto del 12 de mayo de 1879 firmó el propio presidente Aníbal Pinto y su Ministro Basilio Urrutia.

La generosidad y patriotismo de los coquimbanos viene de muy lejos, desde el anterior a la declaración de nuestra independencia nada menos.

El 25 de septiembre de 1817 “los vecinos de Coquimbo y su comarca oblaron ocho mil ochocientos treinta y siete pesos de cinco y medio reales”, respondiendo un llamado público que hizo el señor Gobernador y decidido patriota don Mariano Peñafiel.

Sucedió que en esos días había fondeado en Coquimbo un airoso bergantín de tres Palos cargado de fusiles, mechas y pólvora. “El Salvaje” -que así se llamaba el bergantín- era una de las muchas naves proveedoras de armas y pertrechos que surtían a los insurgentes del Nuevo Mundo. por supuesto que nada era regalado. El gobernador Peñafiel, con mucho sentido de la oportunidad invirtió todo el dinero reunido en armamento y equipos. Más tarde la supremacía de Santiago recibió el cargamento completo y descontó del pago los ocho mil ochocientos treinta y siete pesos de cinco y medio reales donados por la gente de esta tierra.

Todo este trámite se publicó en la Gaceta Oficial inclusive el decreto dando las gracias gubernamentales, el cual tenemos a la vista ¿Quiénes firmaron ese decreto a nombre del señor Director Supremo? Los muy patriotas vocales Francisco Pérez, Luis de la Cruz y Manuel Astorga.

(Boletín de Leyes y Decretos del Gobierno correspondiente al año 1817, pág. 155).

En los archivos de la vieja gobernación coquimbana se encuentran curiosos documentos, como la copia de este oficio.

N° 114

Coquimbo, septiembre 17 de 1876.

El señor Comandante Jral. de Marina con fecha 15 del actual me dice lo que sigue:

"El cabo de la policía de esa ciudad, Martin Urzúa, que vino a ésta trayendo a una insana, se embarcó en el vapor "Ilo" sin tener los pasajes correspondientes para él i dicha insana, por cuyo motivo el Capitán de ese vapor, impidió el desembarque de ambos, que sólo se consiguió bajo la responsabilidad del que suscribe.- Además Urzúa no ha traído oficio alguno para esta Intendencia habiéndolo extraviado probablemente i solo se le encontró uno para el señor Intendente de Santiago, que le fue remitido oportunamente junto con la insana.

Por estos motivos i en vista de los que US. me ha comunicado por telégrafo, ha permanecido en arresto Urzúa hasta hoi que lo envió a disposición de US. por conducto de la Compañía Inglesa de Vapores, a fin de que de su sueldo abone su pasaje de venida i de la insana que trajo, como tambien el respectivo pasaje de regreso para el imponiéndole además el castigo que US. crea conveniente por la falta cometida. El cabo Urzúa va por el tren de la tarde.

Lo que transcribo a US. para su conocimiento i fines consiguientes.

Dios guarde a US.

Al Señor Intendente de la Provincia.

FIANZAS ANTIGUAS

Coquimbo, Novbre. 7 de 1876.

El Administrador de Aduana i Tesorería Unidos de este puerto, con fecha de ayer me dice:

"En contestación a la nota de US. de fecha 9 que rije, en la que me transcribe la del señor Intendente de la Provincia, del 4 del actual, relativa a las fianzas que deban rendir los empleados fiscales dependientes de esta Aduana.

Espongo que en cumplimiento de lo que prescribe el art. 175 de la Ordenanza de Aduanas, he dado aviso, con fecha de hoi, al Señor Superintendente del ramo; cuya nota me permito copiarla testualmente como sigue:

En cumplimiento de lo que dispone el art. 175 de la Ordenanza de Aduanas, paso a dar a U. una razón detallada del nombre, apellido i domicilio de los fiadores que por instrumento público han dado los empleados de esta Administración sujetos a fianza; como así mismo de la solvencia de sus fiadores.

El Administrador de esta Aduana i Tesorería Unidas, rindió fianza por la cantidad de seis mil pesos: su fiadora es doña Isabel Varela, residente en la Serena, su solvencia es notoriamente conocida.

El fiador del oficial 12, Interventor i vista, es don Francisco Sains Peña, residente de la Serena, por la suma de tres mil pesos.

El Alcaide de esta Aduana rindió fianza por la suma de tres mil pesos, su fiador es don Manuel Videla, residente en la Serena.

El Comandante del Resguardo de mar, ha dado por fiador a don Manuel Amenabar, por dos años de sueldo, reside en la Serena.

El Teniente de dicho Resguardo, dio por fiador a don José Dolores Pizarro, por el sueldo de un año, el cual reside en la Serena.

El Teniente Administrador del puerto de Guayacán, dio por fiador a don José María Amenabar, residente en este puerto, por el sueldo de un año.

El fiador del Teniente Administrador del puerto de Tocopilla, es don Ruperto Varela, residente en la Serena, por el sueldo equivalente a un año.

El Teniente Administrador de Tongoy, dio por fiador a don Daniel Garcia Uriondo, residente en la Provincia de Atacama; pero sus propiedades escisten en el departamento de la Serena.

El Comandante de Resguardo Cordillera de Elqui-Ovalle rindió fianza por el sueldo de dos años, su fiador es don José Gregorio Varela, residente en el departamento de Elqui.

El Teniente de Resguardo de Idem es don José de la Cruz Cortés, residente en el mismo departamento por el sueldo de un año.

El Teniente de Resguardo de Cordillera de Calderon i Cuncumen del departamento de Illapel, did por fiador a don Tomás P. Diaz, residente en el mencionado departamento por el sueldo correspondiente a un año.

Todos los fiadores que figuran en esta nota están en estado de solvencia por ser poseedores de bienes raíces de alguna consideración.

La Administración de Estanco de este departamento está a cargo del Jefe de esta Aduana, respondiendo con la fianza arriba espresada, de conformidad con lo que se dispone en el art Ne 35 de la Ordenanza para la Factoría General del Estanco."

Lo participo a US. para los fines consiguientes.

Y yo para los mismos fines i en contestación a su nota Ne 376 fecha 4 del que cursa.

Dios guarde a US.

Señor Intendente de la Provincia".

PUERTOS DE GUAYACÁN Y LA HERRADURA

La caleta de La Herradura en tiempos del Presidente Bulnes cargaba minerales de cobre y fue habilitado como puerto regular. Un Cabo del Resguardo de Coquimbo viajaba en cada oportunidad "para garantizar la legalidad del tráfico".

Por otra parte, el Gremio de Jornaleros de La Serena obtuvo que el carbón de piedra, el fierro, los ladrillos de fuego, la arena y la tierra para hornos de fundiciones, lo efectuaran trabajadores no matriculados, por lo penoso del trabajo. (*)

Debido al gran número de buques que arribaban al puerto de Guayacán fue necesario declararlo habilitado y dependiente de la Aduana de Coquimbo. Para el control aduanero los inspectores residentes en el Puerto de La Herradura debían trasladarse a Guayacán a objeto de cumplir sus misiones. También se comisionaba a un Teniente Segundo con un bote del Resguardo coquimbano para cumplir adecuadamente sus objetivos. El Decreto correspondiente fue firmado por el presidente Manuel Montt en 1858.

*Boletín de Las Leyes i Decretos Gobierno, Libro XVII, págs. 32 y 33.

LA IGLESIA DE GUAYACÁN

El empresario minero Martiniano Errázuriz advirtió en 1880 que en la activa fundición de Guayacán no existía servicio religioso. En 1888 compró en Bélgica una iglesia desarmable la que fue ensamblada en poco tiempo, a un costado de la plaza del pueblo, cerca de la calle Los Rieles. Esta vía se llamaba así porque por allí corría el ferrocarril a la ciudad de Ovalle. A la inauguración de la Iglesia concurre el Obispo Orrego. Sin embargo fue necesario fundir una nueva campana, pues la que traía la iglesia, por no calzar con las estructuras, fueron llevadas al fundo de Errázuriz (Panquehue) en Los Andes. Este templo fue diseñado por el Ingeniero francés Gustavo Eiffel, creador de la torre del mismo nombre y de la estatua de la Libertad que Francia donó al Estado de Nueva York. La remozada Iglesia de Guayacán hoy posee carillón y un magnífico reloj.

La capilla de San Francisco de Quilacán empezó a funcionar desde febrero de 1667 en la chacra del capitán Pedro Cortés Monroy. El investigador religioso P. Ramón Ramírez O. P. dominico, hurgador de viejos archivos, ex Prior de la Recoleta Dominica, publica periódicamente sus hallazgos.

Hubo una iglesia parroquial a la salida del valle, en dirección a Elqui, a la altura de Altovalsol.

En general la cobertura religiosa fue adecuada en la región.

PRESENCIA BRITÁNICA EN COQUIMBO

Bastante vinculado a los ingleses se encuentra la tradición coquimbana, no sólo por los piratas y corsarios de esa nacionalidad y por el centenario team de football Thunderers, sino por apellidos, cartografías y hasta un cementerio inglés, más conocido como el de los Disidentes, construido en 1860 y ornamentado con lápidas grabadas en Europa.

El origen quechua de la palabra Coquimpu está siendo controvertido por modernas versiones muy atendibles. Dicen que Sir Francis Drake lo denominó Cyppo y que otro filibustero, el judío Deut, lo habría bautizado Cicop, en honor del navegante portugués Adol Cicop, prisionero de los españoles.

Otro descendiente de ingleses, Joaquín Edwards, fue su primer alcalde en 1867. El pasado naval de Coquimbo se transformó en realidad minera cuando los "gringos" Robert Hallison y Thomas Francis formaron en La Herradura una Sociedad fundidora de metales, en 1864.

¿LITERATURA REGIONAL?

En los recovecos de las Feria del Libro de La Serena, Coquimbo y Ovalle más algún curioso se hace la pregunta: ¿existe una literatura auténticamente regional o nos estamos sintiendo autosuficientes en exceso? El lenguaje es connotado y requiere precisiones. ¿Qué entendemos por literatura regional? ¿La que se expresa dentro de un determinado territorio, como quien dice dentro del rayado de una cancha...? ¿O es sólo lo que produce intelectualmente la gente nacida y criada en estos lares? También pudiera ser una variable del moderno concepto de "geoliteratura" que reconoce influencias telúricas, climáticas y hasta de presiones altas y presiones bajas.

Además surge otra interrogante ¿dónde comienza esta región desde el punto de vista literario?
¿Los Oriel Alvarez de Cachiyuyo, los Lucía Román de Copiapó, los Bernaldes de Vallenar se quedan afuera?
¿Por el Sur, Augusto Winter y los hermanos Silva de Tongoy o David Perry de Ovalle están incluidos?

Neruda ensurecía y Andrés Sabella nortinizaba. ¿Es que Gabriela Mistral, Carlos Mondaca y Fernando Binignat nos dejaron una característica verdegueante o algo estilo?

En materia de crítica e investigación estamos atrasados. Basta -leer a los memorialistas de la Universidad de La Serena para tener una idea de lo mucho que ignoramos. Más han aportado las estudiosas Nelly Plaza, Yolanda Zepeda, Ximena Flavla Torrealba que decenas de entusiastas poetisas “consagradas” en las antologías y talleres caseros. Agreguemos a Telma Muñoz entre estas excelentes memorialistas universitarias.

¿Es regional la literatura producida por autores vinculados a la zona, aunque su lectura haya florecido en otras latitudes? Estamos llenos de ejemplos. Desde el mismísimo Francisco de Aguirre que debió defenderse en Lima -en muy buenas carillas- de una sarta de acusaciones hasta el mencionado Augusto Winter que alcanzó notoriedad gracias a unos Cisnes que jamás volvieron al lago Budi, allá por la Araucanía.

¿Regionalismo en literatura?

Habría que empezar por saber si éste existe o no.

Tongoy fue para la Armada, un puerto de alternativa. Muchas de sus naves zarpaban y recalaban en él. El 5 de junio de 1894 “El Mercurio” de Valparaíso, publicó:

La “Abtao” zarpará hoi a la vela, tan pronto como sople viento favorable, en viaje de instrucción con guardias marinas y grumetes al mando del capitán de fragata con Luis Artigas. Se dirigirá a las islas de Juan Fernández y después a Coquimbo, de donde partirá a Tongoy. Regresará a Valparaíso el diez de julio próximo.

BUZOS

Observando la marejadilla que encrespa levemente el mar ribereño resulta difícil entender que bajo ese mar, algunos hombres extraigan sus riquezas. En su mundo de caracolas y valvas los buzos se conectan al mundo con una débil manguera amarilla a través de la cual un compañero les insufla oxígeno. No existe otra profesión más dependiente ni otra que descansa más en la lealtad y el compañerismo humano. Mi mente recuerda a hombres como Schaeffer, Angelillo Salas y el desventurado Crisólogo Urizar, que solían sumergirse por estas latitudes. No había escuelas de buceo y las técnicas se iban depurando con las propias experiencias. Entonces fue cuando se prohibió usar chinguillos para guardar las piezas capturadas porque la orca que atacó a Crisólogo lo hizo atraída por la sangre de los peces.

Hoy día una escuela de buceo en La Herradura, forma a los jóvenes lobos de mar. ¡En hora buena!, Se requiere utilizar energías y vibraciones con la máxima coordinación y belleza en este mundo de aguas claras como hay pocos en el planeta.

Los restos náufragos que abundan en las “alturas de Coquimbo” es un escenario increíblemente atractivo al alcance sólo de los hombres de las profundidades.

LOS HOMBRES DEL CAPELO ROJO

No se trata de las testas cardenalicias sino de las que aún suelen usar los buzos a escafandra. Estos extraños seres tuvieron su época de gloria en tiempos de Emilio Salgari y Julio Verne. Los niños de hace medio siglo seguían apasionados las aventuras de Quintín en “El Peneca”. En Chile hubo buzos legendarios como Enrique Harries quien instaló el dique de Valparaíso en 1856. Durante la Guerra del Pacífico nuestros buzos tuvieron una destacada actuación minando buques enemigos. Los cañones y despojos de “La Esmeralda” empezaron a ser rescatados en 1886 y lo mismo ocurrió con la carga del vapor “Tarapacá” naufragado en Pichidangui. Últimamente los hombres metálicos siguen soportando sobre sus cabezas las mortales presiones marinas. No son restos de naufragios ni tesoros lo que buscan, sino que operan en las aguas del Paso del Indio en Puerto Edén extrayendo centollas y mariscos para las conserveras de Puerto Montt. Varios antiguos pescadores de Tongoy conservan, enmohecidos, esos pesados atuendos en el patio interior de sus casas.

TRES ESCRITORAS ILUSTRES

Antecediendo a la gran Gabriela la región del Norte produjo insignes escritoras en los siglos pasados. La primera de ellas es doña Francisca de Rojas Argandoña Guzmán y Pastene, monja del convento de las Rosas (Escenas Histórico-Militares Coquimbanas, Francisco A. Machuca y Marín). La copiapina Rosario Orrego de Chacón se distinguió como periodista y novelista. Fue la madre del Teniente Luis Uribe y tía política de Arturo Prat. Falleció en Valparaíso el 21 de mayo de 1879, de un ataque cardiaco sin conocer el destino de La Esmeralda ni de su heroica tripulación.

La tercera dama de alcurnia literaria fue Mercedes Marín del Solar hija de Gaspar Marín y de Luisa Recabarren, matrimonio oriundo de La Serena. que llenó páginas brillantes de nuestra historia republicana. Aconsejada por Andrés Bello llegó a ser un valor representativo en la poesía del movimiento literario de 1842.

Algunas interesantes referencias sobre el uso del pito y el canto de los serenos nos dejó el marino inglés Longerville Vewell en sus memorias editadas en 1829.

Los antiguos serenenses deben recordar el tranquilizador pito de los policías o el paso de las parejas montadas sobre los adoquines de las viejas calles. Quizás alguien escuchó de sus abuelos el canto de los serenos con su mensaje meteorológico y religioso.

- Alabemos al Santísimo.
Sacramento del Altar
Y a la Virgen concebida
Sin pecado original.
Ya dejo mi punto solo
Me retiro fatigado
No he tenido novedades
Y son las cinco y nublado.

Las “alturas de Coquimbo” fueron siempre zona de temporales y movimiento sísmicos. Por esas latitudes la placa de Nazca enviste a la base de nuestro continente. Ojalá que los poblados costeros no vuelvan a transformarse en escenario de antiguos dramas.

En noviembre de 1922 hubo un verdadero maremoto que dejó a la península de Tongoy convertida en una isla durante meses. Los antiguos pobladores recuerdan con pavor el fenómeno telúrico que -al igual que el maremoto de 1960 en la zona austral- comenzó con una repentina baja de la marea, cual una gigantesca resaca, para luego dejarse caer en espantosas convulsiones sobre la Costa. Es entonces cuando los que pueden huyen hacia los llanos altos o hacia los cerros llevándose puesto sólo lo “encapillado”.

Las aguas de la playa de Socos irrumpieron por sobre las cabañas de algunos pescadores y se juntaron con las aguas de la Playa Grande en ensordecedor choque. Estos fenómenos de la naturaleza fueron acompañados, casi siempre, por fuertes ruidos subterráneos que aumentaron el pavor de los pobladores.

Así como el acha caracteriza a Antofagasta, el congrio a Taltal y la centolla a Navarino, el ostión pertenece a la tradición coquimbana.

Se están produciendo unas sesenta toneladas anuales de ostiones que se distribuyen en restaurantes y hoteles de cierta jerarquía.

El mercado mundial podría consumir trescientas mil toneladas de ostiones, en conserva o congelados, con o sin coral.

La industria tongoyina de crianza artificial ha desarrollado tecnologías basada en selección de semillas, desove, fecundación y cultivo de larvas.

En el Campus de la Universidad Católica de Guayacán, se intercambian valiosas informaciones oceanográficas y químicas relacionadas con la industria acuífera.

Pero nos faltan investigadores. El mar tiene recursos vivos y no vivos. De estos últimos sabemos muy poco. Nuestro país tiene más elementos polimetálicos en el fondo del océano que en la superficie: (los nódulos de manganeso son los más conocidos). Las comunidades marinas y sus ecosistemas son distintos a lo largo del extenso litoral chileno.

ENTRE MUSAS Y MEDUSAS

La villa de Tongoy tiene una tradición literaria relativamente superior a los otros balnearios. Superior en el sentido del número, pues nadie osaría contrastarla con las tierras de Elqui y otras comarcas donde las figuras egregias de la Mistral, Binvignat y Carlos Mondaca observan desde lejos, rutilantes. Pero en esta tranquila caleta de pescadores nacieron o vivieron Víctor Domingo Silva, Augusta Winter, el de los cisnes, y el otro Silva, el de Pacha Pulai. Últimamente ha habido cronistas como Rubina, pintores como Marco Bontá y periodistas como Luis Hernández Parker.

En medio del fragor veraniego y de la necesidad de ganarse la vida diaria como obrero, encontramos a don Pablo Alberto Seas, autor de un folleto de ocho páginas, pero profundamente comprometido con las musas de esta caleta.

Con las musas y no con las medusas que aterrorizan a las señoras y a los niños afuerinos.

“Paisajes de Tongoy” Se denomina el poema que nos habla de “sus suaves aguas quietas donde la luna llena es retenida” y donde “la Cruz del Sur nos conduce a una nueva alborada...”.

Don Pablo es uno de los gestores de la biblioteca pública recién instalada y editó su Opúsculo en La Serena gracias a su Universidad (ULS.)

Maduro se advierte el rostro quemado del poeta, pero sedosamente terso en la búsqueda de metáforas para honrar a su tierra querida, mientras “sentado, parsimonioso, observa el pasar de las tardes tongoyinas”.

LA FERIA DEL PACÍFICO

El título resulta un poco desproporcionado porque no se trata de ninguna muestra internacional. Simplemente es aquella sucesión de ventas que se instalan durante el verano a lo largo de la carretera.

Todos los productos de la zona ribereña van apareciendo a medida que el viajero acelera y desacelera su vehículo, siguiendo la ruta alternada de pavimento, bitumen y letreros.

Desde Longotoma adelante, a pocos kilómetros del encuentro amable de la tierra y el océano en La Ligua, la carretera se adorna con enramadas pajizas, bajo cuyos manchones de sombra esperan los pacientes feriantes. La mayoría son niños, tostados y de mirada apacible, como las caletas changas, que se arrebujan tras los roqueríos costeros. Suele haber mujeres y hombres viejos, pero su invitación a la venta es más indiferente y remolona. Ellos no se levantan de sus piedras esgrimiendo sartas de locos y jaivas, como los niños, Los adultos esperan que el presunto comprador se interese. Los niños, en cambio, salen al encuentro.

Los vendedores de pescados y mariscos se ubican al borde del camino cercano al mar. Los que exponen productos del campo lo hacen en la berma contraria. Es muy difícil que en el largo trayecto, al hundirse el camino en el milagro de algún vallecico, el automovilista no detenga su vehículo para adquirir un rojizo congrio o una bandeja con brevas o la rodaja blanquecina de un queso cabrero.

Siempre cree en el precio será más barato que en los mercados citadinos. Siempre, empero se engaña, porque en ninguna parte los precios están más “estabilizados” que a lo largo de la carretera Panamericana.

¿Cómo te llamas? -el pequeño vendedor de ojos vivos y piel morena responde con una sonrisa.

- Mario Tabilo.
- ¿A cómo los quesos?
- A dos mil cada uno señor.
- ¿Y si te compro dos?
- A dos mil cada uno señor.

Y de ahí no sale. Muy justo por lo demás, pues la sequía tiene a las majadas mustias, cuesta hacer quesos. Ya no se fabrican veinte o treinta como antes. Si logra vender una docena ha hecho un gran negocio.

LA SEQUIA

Cada cierto tiempo, cumpliendo un ciclo al parecer fatal, parte del Norte Chico, sufre el doloroso drama de la sequía. El gobierno ayuda a medida de sus recursos y las rogativas religiosas sostienen la esperanza de los sufridos crianceros. Hubo un tiempo en que se bombardearon las nubes con yoduro de Plata, pero el éxito fue menos que discreto.

El problema viene de muy lejos. Ya en 1832 el Intendente de Coquimbo don José María Benavente -Cuya jurisdicción incluía Atacama- constató la muerte de 515.000 animales. Así quedó establecido en el Diario Oficial "El Araucano" del 19 de mayo de ese año al contabilizar las pérdidas y reseñar las medidas tomadas. Curiosamente ese mismo día 19 un indio afortunado descubría quintales de Plata en su majada de Chañarcillo.

La realidad de la sequía es sobrecogedora. Una niña nos detuvo para regalarnos un cabrito recién destetado pues no quería que se le muriera de hambre.

Gabriela Mistral en "Sus recados contando a Chile", 1925, sensibilizó al país con referencias al drama de la sequía zonal.

Es una paradoja que mientras 300.000 turistas disfrutan de nuestro litoral y el cielo despejado nos convierte en un sitio astronómico de importancia mundial, las escuálidas majadas de las comunidades tradicionales mantengan niveles de subsistencia y un suelo que se empobrece más cada año.

RIÑAS DE HACE UN SIGLO

"El Mercurio" de Valparaíso

19 de mayo de 1883

-El diario "La Época" de La Serena informa que el domingo bajaron a tierra marineros del buque de guerra español "Navas de Tolosa", que es el primero que arriba luego de reestablecidas las relaciones, y se dirigieron a una fonda de la calle Pinto donde, después de las correspondientes libaciones, se produjo una pendencia con parroquianos chilenos, armándose una riña a puñal que dejó como resultado dos chilenos muertos: Eduardo Rojas y Bernardino Alfaro. La policía aprehendió a veinte españoles.-

SECRETILLOS

Los pescadores de todas las caletas tienen "picadas" ocultas donde los cardúmenes están a la espera de un buen espinel. Es un secreto ambulatorio, un poco movable, pero uno de los pocos sigilos que subsisten.

De los secretos tradicionales ya no quedan rastros. Se acabó el secreto del sumario, el secreto bancario, el secreto industrial, el secreto de las secretarías y hasta el secreto de las amantes. Éstas últimas

escriben sus memorias cuando su “tesorito” alcanza algún puesto público relevante, rey, presidente o príncipe por lo menos. Lady Di contó al mundo su infidelidad real.

El secreto militar y el secreto de los confesionarios a veces ha flaqueado al igual que el secreto periodístico. Por eso es notable que sobreviva el secreto de las “picadas” entre los pescadores.

Lo único malo de estas picadas ocultas es que, mientras más secretas son, mayor cantidad de pescadores llegan a ellas a lanzar sus redes. Y sin ponerse de acuerdo ni delatar a nadie.

DURA LEX

Las reales cédulas de 21 de febrero de 1685 y 27 de septiembre de 1686 pusieron que a los Cabos y Capitanes de los Piratas que se apresaren en Las Indias, constando del delito se les castigue ahorcándolos o pasándolos por las armas ad modum belli, y que la justificación sea por la voz viva y declaración de las demás gentes del vagen (sic) en el inmediato acto de ser éste apresado, sin diferir la ejecución del castigo. Que los demás corsarios prisioneros se remitan a España cuanto antes sea posible sentenciados a Galeras, también ad modum belli estando advertido el ministro o Gobernador que faltare al cumplimiento de estas disposiciones que será multado en mil pesos demás que se le hará cargo expreso en su Residencia: declarándose en la cédula de esta fecha que a todos los Cabos, Capitanes y demás Oficiales que en mar y tierra se hallaren y constare de cualquiera manera ser Piratas los ahorquen o pasen por las armas, y la demás gente que estuviere en su conserva y compañía que no sean cabos u Oficiales, y no tuvieran delitos particulares sean condenados y enviados a Galeras; remitiéndose a España con la sentencia y autos de sus causas, en caso de no darlos por libre ejecutándose lo mismo en el de apelación: en inteligencia de que si dichos reos se enviaren sin autos, pagará el Juez todos los gastos que se hicieren en su transporte y conducción (1)

EL ÚLTIMO CONSTRUCTOR DE BALSAS

Roberto Álvarez fue el último chango de las costas del Pacífico y lo entrevistamos en 1974 en Chañaral de Aceitunas. Con cuatro lobos machos confeccionó una balsa, utilizando espinas para abrir los ojales que amarraba con nervios del mismo animal. Debían ser lobos machos, pero no peleadores. Los mataba con un golpe en la cabeza para no destruir el pellejo. Los pegamentos los ejecutaba con una mezcla de cal y sangre de los propios brutos, una mezcla muy densa, llamada “magre”.

LA IGLESIA DE BARRAZA

Hace unos treinta años visitamos este templo que estaba a cargo de un sacerdote alemán. Nos mostró los archivos parroquiales con dramáticas anotaciones relativas a la temprana muerte de decenas de esclavos africanos.

Barraza es un pueblo pintoresco situado en el curso bajo del río Limarí a 29 kilómetros al sur de la ciudad de Ovalle. Sus fundadores fueron los Argandoña y los Mundaca de la Serena, al igual que el Capitán Antonio Barraza, antiguo encomendero y estanciero del lugar. En 1680 fue bendecida la parroquia del lugar con el nombre de San Antonio del Mar y de la Purísima Concepción. Sus feligreses poblaban el curso medio y bajo del Limarí. En 1818 el Libertador Bernardo O'Higgins le concedió el título de villa por el

1 Boletín del Archivo General de la Nación. Segunda época Vol. 1 N° 2. Guatemala, septiembre de 1967, Pág. "6.

patriotismo de sus habitantes demostrado en la guerra de la Independencia.

Según el libro “La Parroquia de San Antonio del Mar”, del profesor e investigador, Sergio Peña Álvarez, la parroquia comprendía desde el sitio denominado La Puntilla de Huamalata al noreste de Tuqui (donde posteriormente se fundó la ciudad de Ovalle) hasta Amolanas por el Sur. Su límite al oeste era el Océano Pacífico y al este el Curato de Sotaquí. Atendía pastoralmente todo el sector costero y lugares aledaños.

El actual templo es el tercero construido y su anteproyecto fue elaborado por el arquitecto Joaquín Toesca (el mismo de La Moneda) en 1740. Comenzó a edificarse en 1795 y se concluyó cinco años después.

En el costado lateral izquierdo aún se encuentra la antigua puerta del primer templo, fabricada en pino oregón y con clavos de cobre. También se conservan en el interior hermosas imágenes coloniales destacando en el altar mayor la del patrono de la localidad, San Antonio de Padua, estatua policromada de mediados del siglo XVIII fabricada en madera de balsa. También en los altares se conservan una Virgen del Carmen de bastidor del siglo XVIII y una hermosa talla de Cristo de madera policromada s. XVIII.

El templo fue declarado monumento nacional en 1977.

Hoy día existe un museo donde se exhiben imágenes coloniales, implementos de cultos religiosos, misales antiguos y ornamentos religiosos de fines del siglo XVII. En una de las vitrinas están abiertos al público los libros parroquiales que datan de esa época, con información de los primeros bautizos y matrimonios, un documento histórico único que investigadores locales, nacionales y foráneos consultan frecuentemente.

El ingeniero Claudio Canut de Bon y el periodista Fernando Moraga Acevedo investigaron la gestión de Lambert en La Serena, los que están contenidos en la obra “La Escuela de Minas de La Serena, Derroteros de sus orígenes”.

La línea de acción minera estuvo condensado en la “Noticia general de los minerales de las provincias del norte de Chile en su estado actual”, publicada por la imprenta del gobierno a través de “El Telégrafo” en 1819.

En dicho informe, Lambert advirtió que “asombra ciertamente, que la ignorancia del arte y la falta de policía en las minas, en una nación civilizada, hayan podido impedir durante siglos, que los habitantes del país disfruten las enormes riquezas que en sus minerales deparó la suma bondad del autor de lo creado”.

En Las Compañías construyó la fundición que le permitió demostrar la viabilidad de sus proyectos. Instaló 8 hornos de reverbero. En ese espacio que hoy es un verdadero museo al aire libre. Lambert concentró su talento y novísimas técnicas. Obtuvo (de las consideradas “estériles” escorias), ejes consistentes en sulfuros dobles de cobre y hierro con una ley cercana al 52% de cobre que posteriormente transformó en barras.

Diseñó un martillo laminador, que le permitió producir planchas de cobre. En 1851 fue considerado el hombre más rico del país.

Sin embargo, su negativa a entregar su barco "Fire Fly" para utilizarlo en el conflicto provocado por la revolución de 1851, lo llevaron a retornar a Inglaterra, país en el que falleció, en 1876.

LOS COLONOS DE TRENTO

En 1952, llegaron los italianos a las vegas de Peñuelas. Me desempeñaba como Jefe de Tenencia en la Aduana de Coquimbo. El puerto era gobernado por el carismático Juan R. Marín y los premios de Polla y otras loterías indefectiblemente favorecían a los porteños. A la capital se iba por la cuesta del Espino y se volvía en el tren que cruzaba la calle Aldunate y se detenía en la Estación El Empalme. El contrabando "hormiga", el jabón Camay y las camisas Arrow lo realizaban los hombres de Willy Pizarro, con quien libré una lucha sin cuartel. Al encontrarnos años más tarde, maduros ambos, nos dimos un abrazo en el mismo muelle de nuestras reyertas.

Fue entonces, cuando arribó el "Américo Vespucio" con un pasaje expectante de hombres y mujeres de Trento. Venían a colonizar las parcelas de San Ramón, Rinconada de Coquimbo, Vegas Norte y Vegas Sur. El Intendente Roberto Flores Álvarez, el poeta de las ñañaucas, necesitó un intérprete italiano y ocupó mis entusiastas servicios. Entre los colonos llegados hubo jóvenes muy especiales como Atilio Callegari y Livio Paris. Este último había combatido en Grecia, lo habían capturado los alemanes y enviado a Dachau. Contaba unas aventuras espeluznantes.

Eran los tiempos dorados del Plan Serena que se activaba, especialmente, los fines de semana cuando aterrizaba El Canela en el Aeropuerto La Florida y don Gabito (Gabriel González Videla) -con las fotografías del domingo anterior en mano- inspeccionaba los edificios en construcción.

Yo era su escolta y muchas veces lo acompañé a recorrer las parcelas de los laboriosos italianos y de los alemanes de San Ramón.

Hoy día no hay vegas entre Coquimbo y La Serena. Muy pronto una avenida Costanera unirá ambas ciudades y más temprano que tarde, la vieja y fecunda rivalidad de "machueleros" y "come santos" será una cosa inentendible para las nuevas generaciones.

De los antiguos piratas queda la leyenda y un airecillo reminiscente que se palpa desde los torreones y campanarios.

De las guaridas y pañoletas sólo quedan algunos nombres en las discoteques y en la enseña del club de fútbol coquimbano o en las líneas de buses interprovinciales como Los Conquistadores o Los Corsarios.

Las Hermandades de la Bandera Negra o la Hermandad Santa de los Ayuntamientos, ha encontrado buen eco en la cooperación de los alcaldes y vecinos de ambas ciudades en procura de ventajas comunes compartiendo infraestructuras e iniciando fraternales actividades de apoyo masivo municipal.

Desde la Capitanía General en Santiago, la Hermandad de la Costa, con 22 filiales alrededor del mundo, continúa cultivando el amor al mar y a todas sus criaturas.

El tesoro de la Costa de los Piratas está a punto de ser develado.

Es un cofre sin fondo de cooperación y fraternidad que abraza a toda la Cuarta Región de cordillera a mar.



INSTANTÁNEA DE PLAYA GRANDE

Un gaviotín
equilibrista
hace piruetas
sobre la pista.

Entre los huiros
-barrio de machas-
bailan los niños
una guaracha.

Salta el jurel
brinca la lisa;
una gaviota
vuela de prisa.

Sal en el agua
luz en el sol
blancas arenas
joro en Tongoy!

A mis nietos:

Giordano

Consuelo

Macarena

Francisca

Valentina

Rosario.

COQUIMBO DE NOCHE

René Peri Fagerstrom

Prevente viajero que vas a Coquimbo
si llegas de noche.
Primero El Panul y luego una curva
abierta en la roca.
Entonces, feérico, el joyel de la noche
en su estuche del Puerto
abrirá su tesoro de fulgor y luceros.

El telón de Coquimbo
desciende del Cielo y no hay escenario
de aquí hasta el desierto
más fúlgido y bello.

La Serena, allá lejos, lamperío costero,
Guayacán con sus cofres de oro escondido
y viejas leyendas de bucaneros
que todas las noches, ¿será sortilegio?
visitan las casas,
y asaltan los huertos.

Este puerto encantado...
¡Cómo brillan las almas!, cada luz es esfuerzo
en la roca labrada.
Y la luna presiente que Coquimbo es su espejo.

Si vienes por mar, en la borda, viajero
o lo cruzas, noctámbulo
en mirajes de vuelo
verás que esa luz que resplande y titila
es el onírico emblema de la historia y su gente.

BIBLIOGRAFIA

- AMUNÁTEGUI, LUIS Chile-Bolivia.
- ANSON, JORGE Viaje alrededor del mundo.
- ANDERSON, BRIAN Historia de la Piratería, Editorial Ferma- Barcelona.
- A. O. EXQUEMELIN Piratas de América, Barral Editores.
- CARMAGNANI, MARCELLO El salariado minero en Chile colonial. Santiago.1963
- CAVIERES, EDUARDO La Serena en el siglo XVIII. Valparaíso, Universidad 1993.
- CONCHA, MANUEL Crónica de La Serena. Imprenta de la Reforma, 1871.
- CORNELY, FRANCISCO L. Cultura Diaguita Chilena y Cultura de El Molle, Santiago, Ed. Pacífico, 1956.
- CHAPARRO, AIDA El Corsario Francis Drake. Revista chilena Historia y Geografía N° 54, año 1924.
- D' ISLE, GUILLAUME El Mapa de América Meridional, 1745.
- ESPINOZA, ENRIQUE Geografía descriptiva de República de Chile. Stgo. de Chile, Imp. Barcelona. 1897.
- IGLESIAS, JULIO Biografía de Víctor Domingo Silva.
- JARA H., ÁLVARO Guerra y sociedad en Chile.
- LATHNAM RICARDO El Tesoro de los Piratas de Guayacán. Edit. Nacimiento. 1976.
- LÓPEZ URRUTIA, CARLOS Historia de la Marina de Chile.
- MACHUCA, FRANCISCO Escenas Histórico-Militares Coquimbanas. Imprenta Victoria, 1938.
- MAGALLANES MOURE, MANUEL El Camino del Inca. Rev. Ch. de H. y G. NO 7.
- MARÍN, JUAN R. Historia de la Pampilla, 1964. Imprenta Modemista, Coquimbo.
- MOSTNY, GRETY Prehistoria de Chile.

O'HIGGINS, AMBROSIO	Viaje a los distritos septentrionales del Reino. Santiago, Rev. CH. H. y G. N° 67, 1929.
PASKOFF, ROLAND	Chile semiárido.
PEÑA, SERGIO-PÁEZ	Cuatro estudios sobre la Historia de Ovalle. E. Siglo XX, 1993.
ROBERTO.IRIBARREN, RODRIGO-ETCHEPARE, JAIME PÉREZ C., ROBERTO	Cultura y comentarios de una ciudad. Ovalle, 1992.
PERI FAGERSTROM, RENÉ	Reinohuelén. Anuario de la Academia, Historia Militar, 1993.
PERRY LANAS, DAVID	El Departamento de Ovalle, Ovalle, 1986.
VALENZUELA, CARLOS	Piratas en el pacífico. Editorial La Noria, 1993.
VALENZUELA SOLÍS DE OVANDO, CARLOS	Historia de los piratas en el Pacífico.
VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN	El clima de Chile. Valparaíso. Imprenta del Mercurio, 1877.
VIDAL GORMAZ, FRANCISCO	Estudios geográficos e históricos. 1880.
WILHELM DE MOSESBACH, ERNESTO	Voz de Arauco. Padre de Las Casas, Imp. San Francisco, 1959.
REYES, SALVADOR	Ruta de Sangre. Editorial Zig-Zag, 1984.