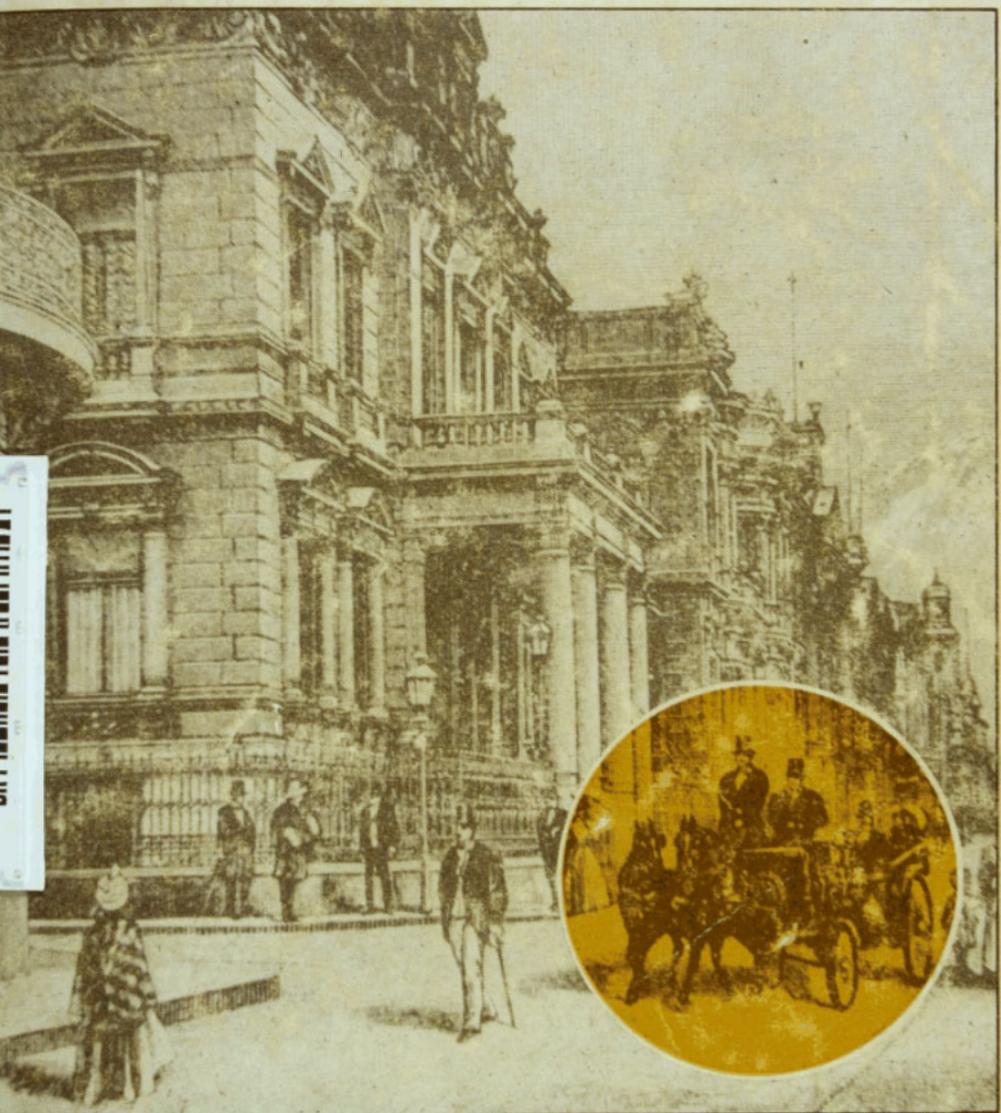


10(122-15)

ENRIQUE BUNSTER



DISTINGUIDAS  
HISTORIAS

10(122-15)

**ENRIQUE BUNSTER**

214

***DISTINGUIDAS  
HISTORIAS***

1976

10(122-15)

214



***EL PUENTE DE  
CAL Y CANTO***



BIBLIOTECA NACIONAL  
Sección Control

El más famoso exponente de la ingeniería española en Santiago costó doscientos mil de los rotundos pesos de la época; resistió un siglo a las arremetidas del entonces impetuoso Mapocho; y hasta hoy se discute si se le habría podido salvar al iniciarse los trabajos de canalización durante el gobierno de Balmaceda.

Nació la idea de construir un puente sólido a raíz de las desastrosas *riadas* o avenidas de 1748 y 1763, en que las aguas se llevaron por delante los tajamares e inundaron la ciudad, convirtiéndola en una Venecia de adobes y tejas. Ordenóse la obra bajo la administración de Antonio Guill y Gonzaga, y correspondió a don Luis Manuel de Zañartu, corregidor y justicia mayor (y por lo tanto presidente del Cabildo), entender en la preparación y ejecución del proyecto.

Entre todos los magnates de la Colonia, ninguno quizá tan célebre como este vasco de carácter de hierro y temperamento de pólvora, temido, odiado y admirado, como hecho a la medida para la empresa de gigantes que le encomendaron, y al que un escritor llamó con justeza *el Corregidor de cal y canto*. Orgulloso en grado enfermizo, para eximirse de la contribución de *seis pesos* que le correspondía pagar por sus propiedades, gastó veinte mil en un viaje especial a Oñate, Guipúzcoa, su terruño, donde pleiteó hasta imponer su condición de hidalgo y noble (que sólo existía en su mente), con lo que quedó exento de la plebeya gabela...

Casado con la dama principal María del Carmen Errázuriz, tuvo de ella dos hijas, a las que obligó a enclaustrarse de por vida en el convento del Carmen Bajo, que él había construido a sus expensas en la Cañadilla. Porque de manejar dinero, lo manejaba. Fue el primer comerciante de su tiempo, dedicado a traer madera del sur y fierro de España, y a exportar e importar entre Chile y el Perú; y era el más rico propietario al norte del Mapocho, con una chacra del tamaño de media Chimba, y poseía la única mansión con pila y surtidor conocida en la capital, y un molino de viento, bodegas en Valparaíso, dos calesas tapizadas en seda y una tropa de esclavos. Como funcionario, es fama que le temblaban los de arriba y los de abajo, y sus rabietas con gritos y puños al aire dieron origen al dicho de "*es un Zañartu*" para referirse a personas irascibles y mandonas, y hasta se sabe de un caballo que pateaba o mordía, al que pusieron por nombre *el Zañartu*. En tiempos tan duros como aquéllos, en que los ladrones eran marcados a fuego y los reincidentes ahorcados, el pueblo notó que el corregidor era más implacable aún que sus antecesores. Cuenta Vicuña Mackenna que patrullaba en persona los callejones de los barrios bravos para pescar con sus manos a los evadidos de la cárcel o a los buscados por la justicia. Todo lo cual, dicho sea en descargo de su fiereza, hacía-lo *ad honores*, sin cobro de ruines sueldos, y por el solo afán de enderezar las costumbres de una plebe que era "mezcolanza inmunda de disolución y de ebriedad y de impávida e incorregible ratearía", como dice el autor de la *Historia de Santiago*.

La magna obra que iba a emprenderse sería la única de su índole construida durante el coloniaje con recursos locales, porque todo lo que se hizo,

los Tajamares, la Casa de Moneda, el Palacio de Gobierno, la Catedral, la Universidad, los fuertes de Corral, el Consulado y el camino a Valparaíso, fue financiado con fondos procedentes de la metrópoli o del Virreinato del Perú. Por primera vez las escuálidas cajas municipales santiaguinas iban a tener que dar de sí, de un modo u otro, para cubrir los gastos exorbitantes de una construcción monumental.

Encargó Zañartu los planos al ingeniero catalán José Antonio Birt, el que tardó entre dos y tres años en darles remate para ser presentados al examen del Cabildo. El puente mediría sobre doscientos metros de largo, incluidas las rampas de acceso, con cabida para cinco o seis carruajes y una acera para peatones, y tendría once "ojos", cuyos arcos alcanzarían a nueve metros de altura sobre los poderosos cimientos de piedra. Los cabildantes, señores Pedro Gregorio de Echeñique, Diego de Armida y Miguel Pérez Cotapos, aprobaron el proyecto sin objeciones, encomiando todos ellos "lo hermoso y prolijo de la obra"; y ésta se puso en ejecución en septiembre de 1767 frente a la que todavía llamamos por eso calle del Puente. Tan ancho era entonces el lecho del Mapocho que la rampa sur tocaría en la actual calle General Mackenna; y ya veremos por qué llevó ésta el nombre de *Ojo Seco*.

El corregidor, superintendente omnímodo de los trabajos, sólo contrató a jornal a unos pocos albañiles y canteros profesionales; para los menesteres pesados sacó a ochenta reos del presidio y los puso a la faena sin más remuneración que la comida y el alojamiento en un galpón levantado *ex profeso* junto a la orilla norte del río. Estos galeotes terrestres trabajaban de sol a sol, amarra-

dos de a dos con fuerte cadena echada a los tobillos y vigilados por sobrestantes premunidos de látigo y por tropa con arma al brazo. Morosas carretas iban y venían transportando la piedra de la cantera del cerro Blanco, o Monserrate (llamado por los aborígenes *Huechuraba*), de donde era sacada en toscos bloques que los canteros *aprontaban* (labraban) en el lugar mismo de la construcción. Cuando Zañartu no estaba allí, metido en el barro o en el polvo como uno cualquiera, espiaba a las cuadrillas desde la casa con observatorio que para esto mandó habilitar en la callecita que ahora lleva su nombre. De tan lejos no oía el tintineo de las prisiones, el chasquido de los latigazos ni los gritos de los hombres; pero el anteojo de marino permítale descubrir la menor cosa que no marchara como debía. Supo una vez que cierto negro asesino había logrado escapar y había ido a refugiarse en la iglesia del Carmen Alto, en la Cañada. Allí voló el justicia mayor a mata caballo, y aunque el prófugo blandía una pistola, lo intimidó con su voz de trueno, lo agarró de una oreja y lo pasó a manos de sus corchetes. Días después el africano colgaba de la horca instalada en la Plaza de Armas.

Necesitado de más y más brazos a medida que el puente tomaba forma, don Luis arreó con los vagos, ebrios, jugadores y pendencieros y los puso "a galeras" sin más consideraciones que las que concedía a los bueyes de las carretas, y aun menos, porque a éstos no los tenía encadenados. Llegó a haber hasta doscientos de estos gratuitos peones, y el terror que inspiraban las levas acabó por dejar vacíos los antros frecuentados por la gente de mal vivir. El procedimiento era tan antiguo como las pirámides egipcias, y en Santiago volvería a empleársele un siglo después, aunque con más huma-

nidad, en la transformación del peñón de Santa Lucía.

El trato inmisericorde que sufrían los forzados provocó sublevaciones y batallas campales que enrojecieron el agua del cauce. En una ocasión, estando ya terminada la arquería del puente, atacaron a los guardas con las herramientas y granizadas de piedras. En este caso, como en otros, metióse el corregidor en medio de la pelea, porque ése era su elemento, “tirando un hachazo aquí y un balazo allá”, dice el historiador J. Abel Rosales; “y luego empezaba la *aparta* del bravío ganado: unos eran castigados con nuevas condenas, otros sufrían ración de palos, mientras que una buena parte iba a parar al hospital o al cementerio”.

Informado de tales excesos y de la inmunda comida que se daba en el galpón, el procurador de pobres denunció a Zañartu ante el tribunal de la Real Audiencia. Lejos de disculparse, el terrible vasco respondió por escrito afirmando que se les trataba “*con la benignidad que se acostumbra en la cadena*”... , que se les daba tres panes y una libra de charqui al día, “*con que viven fornidos y lozanos*”... , y por último, que él estaba persuadido de que “*todos estos delincuentes gustan más de la cadena que de la dura prisión*”.

Es justo decir que su férreo carácter y su celo avasallador —unidos a una honradez a toda prueba— salvaron la obra del colapso con que repetidas veces la amenazó la falta de recursos. Después de declarar que la ciudad estaba “*sumamente sonrojada*” (avergonzada) por no poder cubrir las deudas contraídas, el Cabildo tuvo que vender en pública subasta las tablas y clavos que se habían empleado en las cerchas de los arcos, y con los 402 pesos obtenidos se canceló el acarreo de pie-

dras y ladrillos y el medio millón de huevos de gallina consumido en la mezcla o argamasa con que se unían aquellos materiales.

La imponente fábrica demoró quince años en concluirse. En este lapso Zañartu envejeció, enviudó y se quedó solo, privado de la compañía de las hijas que encerrara de niñas en el monasterio de su propiedad.

Aunque hacía tiempo que viandantes y jinetes transitaban por el puente, se señala como fecha de su apertura el 11 de febrero de 1782, porque fue en ese día cuando quedó entregado al uso de los carruajes y piños de animales. Dos cortos muros de mampostería encauzaban la corriente hacia los ojos en previsión de las crecidas invernales. Dijimos que el río, antes de ser canalizado, ocupaba un lecho apreciablemente más ancho —de ahí el claro de 82 metros que el monumento dejaba para el libre paso de las aguas—, y por obvias razones traía más caudal que hoy, y menos barro. Lo que en definitiva se llamaría Puente de Cal y Canto llevó en un principio las nominaciones de Puente de Zañartu y Puente Nuevo, esta última para distinguirlo del Puente de Palo o Puente Viejo, situado frente a la Recoleta, y que era una construcción de madera con techumbre a todo lo largo y dotada de un pequeño restaurante. Para no ser menos, el de Cal y Canto tendría más tarde una sucesión de diminutos locales comerciales, escaños de piedra y una garita de policía y control aduanero en donde (por poner un ejemplo) cada fardo de yerba mate del Paraguay, traído en mulas, pagaba un peso para entrar a Santiago. Casi junto con la ceremonia de apertura, el corregidor mandó colocar en la muralla oriental la célebre inscripción que reza: "D. O. M. / DON LUIS MANUEL / DE ZA-

ÑARTU / ENTRE MUCHOS / SERVICIOS HIZO  
/ ESTE PUENTE AÑO / DE MDCCLXXXII”.

El *Calicanto*, como también lo llamaron, más que unir —tal era la reciedumbre de sus machones o columnas de seis metros de profundidad— vino a soldar las dos porciones de una villa de cuarenta mil vecinos, de los cuales una mitad eran españoles peninsulares y el resto abigarrada mezcolanza de mestizos, indios, mulatos y negros.

Fallecido don Luis de Zañartu poco después de entregar su coloso de piedra y ladrillo, no alcanzó a ser testigo de la prueba de resistencia a que debía someterlo el poder formidable del Mapocho. Este drama, conocido como *la avenida grande*, prodújose en junio de 1783, al cabo de una seguidilla de temblores y de diez años de sequía casi absoluta. Cuando el cielo se apiadó, exageró también, descargando un aguacero de espesor tropical que duró nueve días con sus noches sin un minuto de intervalo. Reventados los tajamares en sus catorce cuadras, el agua rugiente se precipitó hacia el centro de la ciudad, inundándola hasta convertirla en un lago del que sobresalía como un islote la roca desnuda del Santa Lucía. Este diluvio venía acompañado de un espantable temporal de viento norte con andanadas de relámpagos y truenos. El caudal del río enfurecido sobrepasó los mil ochocientos metros cúbicos de agua por segundo, y en sus remolinos arrastraba bolones de piedra que resonaban con fragor de artillería, y árboles arrancados de raíz, tablazón de ranchos desintegrados y techos que derivaban como balsas tripuladas por gente y animales domésticos. Desde los antepechos del puente, soldados y vecinos tiraban lazos o cuerdas a los náufragos que pasaban disparados bajo los arcos. Simultáneamente la avenida

había anegado la Chimba, dejando el cerro de Monserrate como otra isla e invadiendo las *chácaras* de la Cañadilla e incluso el convento del Carmen Bajo, cuyas monjas, comprendidas las hijas de Zañartu, debieron ser sacadas al anca por huasos que el obispo Alday envió en su socorro. Cuando las cataratas celestes se agotaron y el nivel de ese mar descendió, dejando la ciudad inconocible y las defensas fluviales derrumbadas, el Calicanto emergió cubierto de lodo hasta más arriba de los estribos de la arquería, pero intacto y sin una grieta, cual fortaleza que sale indemne de un asalto.

Al reconstruirse una vez más el Tajamar, bajo el gobierno de don Ambrosio O'Higgins, estrechóse el lecho del río en forma tal que dos de los ojos del extremo norte del puente y uno del lado sur quedaron en seco; de donde proviene el nombre de Ojo Seco dado a la calle que desemboca en la de Puente y que hoy se llama General Mackenna.

Tal como resistió la *avenida grande*, el Calicanto aguantó los terremotos de 1822 y 1835, que en sus epicentros de Coquimbo y Concepción no dejaron casa en pie. Su firmeza romana permitióle ser espectador, y aun partícipe, de un largo trozo de historia nacional, precisamente el más brillante y glorioso. Por su ancha calzada pasaron en lotes confusos los patriotas que huían a Mendoza después del desastre de Rancagua, y dos años más tarde desfilaron San Martín y O'Higgins con las tropas que venían de atravesar la cordillera y de ganar la batalla de Chacabuco. Por allí pasó el guerrillero Manuel Rodríguez camino de Til-Til, como lo hicieron las urnas de los Carrera en tránsito al velatorio en la iglesia de la Compañía. Por ahí entró a Santiago el futuro Pontífice Pío Nono. Era el lugar de paso obligado de las recuas de mu-

las que hacían el comercio transandino. ¿Cuántas veces no utilizó esta vía el birlocho de Portales en sus viajes al fundo de El Rayado?, ¿y la carroza presidencial de Prieto y de Bulnes en los días de carreras y topeaduras en Renca? Durante la Guerra del Pacífico el puente se cubrió de ornamentos fúnebres y banderas enlutadas para acoger los restos de Eleuterio Ramírez y Manuel Thomson. Por tres generaciones fue un paseo de moda en competencia con los de la Alameda y el Tajamar. A los servicios que prestó a la vialidad añadióse el de sostener las cañerías que llevaban el agua potable y el gas a la Chimba. Fue también un pequeño mercado en cuyas *casuchas* o *puestos* podía encontrarse desde mote con huesillos hasta riendas y monturas (talabartería de Anselmo Rojas), desde flores o frutas hasta guitarras, telas de ultramar y los relojes del alemán Adolfo Martín, yerbas medicinales y calzado y velas y cántaros de Talagante y dulces de las Recogidas. El contemporáneo Abel Rosales escribió que hacia 1888 existían la *Botica y Droguería de la República*, de Javier Herrera, y la *Imprenta Estrella de Chile*, de Manuel Mujica, donde él mismo, curiosamente, mandó imprimir el manuscrito en que narra la historia y tradiciones del puente. Entre éstas se refieren los casos de suicidios y de apariciones de ánimas y diablos en las noches lóbregas, los accidentes de calesas y tálburis que cayeron al río, y las fechorías del bandido *Candelilla*, que asaltaba a los transeúntes nocturnos aterrorizándolos envuelto en una sábana fantasmal.

No cabe duda de que el Puente de Cal y Canto podría estar hoy en pie, que para eso tenía resistencia de sobra; pero ocurre que, ejecutada la canalización que redujo la caja del Mapocho a la

mitad, aquella mole de dos cuadras de largo habría obstruido los jardines y las dos calles que surgieron por el lado sur y el espacio que quedó libre por el norte. En el momento de mayor perplejidad de las autoridades, colocadas entre la necesidad imperiosa de echarlo abajo y el temor a la grito de la opinión pública, ya predispuesta en contra de Balmaceda, sucedió lo que puede haber sido un error del ingeniero Valentín Martínez o un ardid suyo para zanjar el problema sin escándalo. Al iniciar la excavación previa del lecho del río dejó debilitada una de las columnas, y tan pronto como se produjo la primera crecida invernal (agosto del 88), el puente dio señales de inestabilidad. Antes de clausurarlo como medida preventiva pasó el último cortejo con destino al Cementerio General: el del violinista italiano Carlo Francalucci. Alarmado por la noticia de que la pieza suelta había cedido, el Presidente acudió en persona, sumándose a millares de observadores anhelantes, y fue testigo del desmoronamiento de una segunda columna. Un nuevo embate de las aguas produjo el derrumbe de tres arcos completos, cuya caída sacudió los contornos como un temblor..., y entonces quedó acordada la intervención de los explosivos y picotas municipales.

En el plazo que le fijaron para evacuar su local, la imprenta de Mújica alcanzó a terminar la tirada del librito en que se describe la agonía del Puente de Cal y Canto.

COMO VEJERAN  
LOS ESTADOS



**Calle Catedral con Morandé, hacia 1905.**

**Cerro Santa Lucía (Año 1905).**

*COMO VIAJABAN  
LOS ANTIGUOS*



El país más austral del globo, encerrado para colmo entre una cordillera, un océano y un desierto, fue meta trabajosa de alcanzar hasta el advenimiento de los medios de transporte mecanizados. Su dura y secular conquista exigió la consumación de una hazaña previa: el viaje de once meses de Valdivia y sus compañeros, unos a caballo, otros a pie, desde el Cuzco al Mapocho. Por mar no era menos difícil llegar a Chile, y desde luego mucho más arriesgado, hasta el punto de que la travesía desde Europa, aun en los recios galeones del siglo XVIII, constituía una aventura que nadie afrontaba, sino por imperiosa necesidad. Las despedidas eran lacrimógenas y precedidas de comunión familiar y mandas a los santos milagrosos, porque en la navegación de ciento veinte días acechaban los ciclones del Atlántico, las calmas de semanas en la línea, la sed y el Cabo de Hornos con sus olas como cerros y sus flotas de témpanos pavorosos. La historia de esta comunicación interoceánica está llena de episodios fatales y llena también de misterios insolubles, de naves que no llegaron a parte alguna, que desaparecieron no se sabe dónde con la vidas y bienes que transportaban, porque ni una tabla se encontró como indicio. Famoso entre tales enigmas del mar en el litoral chileno es el del *Oriflama*, navío de dos puentes de la casa Ustáriz Hermanos, de Cádiz, acaecido en el invierno de 1770. Una fragata de igual bandera, la *San José*, y destinada también a Valparaíso, le dio alcance a la cuadra de la

desembocadura del Maule. Como no contestara a sus señales ni a su cañonazo con pólvora, un bote abordó al *Oriflama*, que navegaba con proa vacilante bajo sus solas velas mayores. Una pareja de timoneles famélicos manejaba el gobernalle a la buena de Dios, en tanto que tirados por el suelo pringoso yacían hombres y mujeres en actitudes de enfermos y moribundos, y de los camarotes escapaban hedores de lazareto. Informó el capitán que cerca de ochenta víctimas del escorbuto habían sido arrojadas por la borda, entre ellas el cirujano, y estaban agotados el agua y los víveres. Sabido esto por el maestro de la *San José*, organizóse al momento una operación de socorro para salvar a los pasajeros sobrevivientes y prestar ayuda a los exhaustos tripulantes en las pocas millas que les separaban del puerto de destino. Pero entretanto había comenzado a soplar un viento del norte, el que pronto convirtióse en temporal deshecho, y las embarcaciones no pudieron ser echadas al agua. Arrastrado hacia el sur, las velas rifadas y las linternas apagadas, el *Oriflama* se perdió en la noche y nunca más volvió a dejarse ver. Se presume que eran restos de su naufragio los maderos despedazados que la marca arrojó poco después a la playa de Huenchullami, cerca de la boca del Maule.

Mientras no existió el ferrocarril transandino, el paso de la cordillera puso a prueba la resistencia y el valor de los más avezados viajeros. Testigo notable de sus peligros y peripecias fue Raymond Monvoisin, cuando en 1843 vino a Chile con el propósito de exhibir sus cuadros y de fundar una academia de pintura. El velero en que viajaba desde El Havre no pudo doblar el Cabo de Hornos, rechazado por un huracán antártico "entre montañas de hielo que se desmoronaban", y

deshizo camino hasta Montevideo para reparar sus averías. Habiendo optado por la vía terrestre, el pintor cruzó la Pampa en coche, siguiendo a una caravana de carretas para protegerse de las bandas de salteadores, y demoró cincuenta días en pasar de Buenos Aires a Mendoza. A poco de iniciar el cruce de los Andes, el coche cayó a un barranco, y en la confusión que siguió al accidente se perdieron el dinero y el oro en polvo que Monvoisin traía consigo. El machucado artista siguió viaje a caballo, arreando una tropilla de mulas que cargaban su equipaje y sus cuadros, y durante nueve días padeció la angustia de ver a estos animales desfilando al borde de los precipicios con ese tesoro pictórico que había exhibido en el Salón de París.

En los días en que el gran retratista llegó a Santiago, los viajes marítimos estaban siendo revolucionados por los vapores introducidos tres años antes merced al genio visionario de William Wheelwright. El *Chile* y el *Perú*, de 700 toneladas gruesas, eran dos bergantines gemelos que con viento navegaban a vela y sin él a máquina, movidos por ruidosas ruedas laterales que les imprimían un andar de nueve nudos. Recorrián la *west coast* entre Talcahuano y el Callao, caleteando con carga y pasajeros y sujetos a itinerario riguroso. A su bordo viajó Monvoisin cuando su insaciable sed de riqueza le llevó a tentar suerte en las minas de Chañarcillo. Otro pintor célebre, Moritz Rugendas, debe de haber utilizado también los servicios de la flamante PSNC, porque en una tela suya aparece uno de los *steam boats* fondeado en Caldera. En un artículo de Jotabeche se lee que entre la gente de sociedad de Copiapó se consideraba imperdonable el no haber viajado alguna vez por este medio; pero aquello tenía su contrapartida

en la superstición popular de que "haber navegado en *barco inglés* era propio de ciertas almas atrevidas, tildadas en secreto por el vulgo de no andar muy a derechas con el santo temor de Dios y las creencias de la Iglesia". . . En su dinámico ir y venir, el *Perú* y el *Chile* hacían brevísimas escalas en los pequeños puertos intermedios. En Caldera paraban dos horas, lo justo para dejar y tomar pasajeros y meter en bodega la fruta del valle y las barras de plata de Chañarcillo. Nuestro clásico José Joaquín Vallejo tomó boleto en el *Perú* para darse un paseo hasta Huasco (año 1843), y la admiración que le produjo la maravilla mecánica traslúcese en su exaltada descripción del "bergantín que a palo seco rompía el viento y las aguas con la violencia de un carro llevado por potros enfurecidos". Después de la comida el *steward* sirvió té en el comfortable y bien iluminado salón; y el escritor, que allí pernoctó para capear el mareo, dice que a tales horas aquello "se asemeja mucho a un concurrido café, con la diferencia de que a bordo no hay la humareda del tabaco, aunque sí cierto gasecillo de carbón de piedra que demasadamente lo reemplaza. El murmullo de la tertulia no es interrumpido, sino por las estrepitosas arcadas que de vez en cuando se dejan oír en los camarotes". Envuelto en su capa romántica, Jotabeche se tendió a dormir en un sofá de la cámara, mientras el buque removía las aguas con sus infatigables ruedas laterales; y durmió como un bendito hasta las 3 de la mañana, hora en que retumbó el cañonazo con que era costumbre anunciar la entrada a puerto.

Para introducir la navegación a vapor Wheelwright había tenido que poner en explotación un yacimiento carbonífero en Talcahuano, con obreros expresamente contratados en Newcastle;

y a falta de diques para carenar sus navíos debía vararlos y recostarlos cerca de la playa, con los riesgos consiguientes, como se ve en los paisajes de Valparaíso pintados por Wood. Los primeros años de la *Pacific Steam Navigation Company* coinciden con el auge espectacular de este puerto a consecuencia de la fiebre del oro de California. Convertida su poza en lugar de descanso obligado para la ruta Atlántico-Pacífico, vía Cabo de Hornos, solían apiñarse en ella arriba de doscientos veleros, cuya lista podía leerse cada día en el Movimiento Marítimo de *El Mercurio*. Esta flota cosmopolita fue la que utilizaron veintitantos mil de nuestros compatriotas, adinerados y pobres, letrados y analfabetos, que viajaban como podían, en cámara o en cubierta, atraídos por el imán irresistible de los lavaderos californianos. La electrizante carrera de la codicia comprometió a los más veloces *clippers*, fragatas de casco alargado y velamen piramidal, hechas para devorar distancias; y la superación del récord en el recorrido Nueva York-San Francisco era un acontecimiento registrado en pizarra *ad hoc* colocada en el *hall* de la Bolsa de Valparaíso. La marca de 89 días y 21 horas, conseguida por el *Flying Cloud* en 1851, se tuvo por irrebajable hasta que el *Invincible*, galgo del océano, la redujo a 85 días justos un año después.

Este intenso tráfico naviero imprimió a Valpo un sello de urbe cosmopolita cuando Santiago aún no se sacudía su modorra colonial. Hasta el advenimiento del ferrocarril, en 1863, se viajaba entre estas ciudades en las morosas diligencias cargadas de equipaje hasta encima del techo y tiradas por cuatro o más parejas de caballos, que rodaban por el camino de tierra transitado por piños de animales, carretas y recuas de mulas. Trasladarse des-

de el puerto a la capital, o viceversa, en estas calchonas significaba permanecer sentado desde el alba hasta la noche, vale decir, dieciséis horas, soportando barquinazos y sin otras paradas que la del almuerzo en Curacaví y en las postas de relevo, para llegar a destino enmascarado de polvo y con los huesos molidos.

En las descritas condiciones arribaron a Valparaíso, durante el verano de 1859, los jóvenes Angel Custodio Gallo, Guillermo y Manuel Antonio Matta y Benjamín Vicuña Mackenna; todos ellos en camino al destierro como epílogo de frustrada revolución contra el gobierno de Montt. De los calabozos de la Penitenciaría habían sido sacados de noche y metidos en un birlocho escoltado por tropa que les condujo al puerto en veintidós horas de demoledor zangoloteo. Condenados a tres años de expatriación, pasaron directamente a bordo del buque en que debían viajar a Inglaterra. Este era la barca *Luisa Braginton*, de doscientas toneladas y cargada con barriles de aceite de ballena. Por una carta de Vicuña Mackenna a su primo Juanuario Ovalle sabemos lo que fue esta aventura en el nauseabundo velero inglés. Dice el famoso historiador que la cubierta estaba obstruida por los botes, las escotillas, la cocina y los barriles de agua, y los teóricos pasillos cortados por las bombas de achique y por las gallinas, patos y chanchos que llevaban como reserva de vianda en pie. "La cámara era una sepultura de cinco a seis varas cuadradas. Se bajaba por una escala de siete gradas, de plomo resbaladizo y grasoso...; era necesario hacer mil gambetas y torcidos para bajarla...; sólo los perros y los gatos lo hacían a prisa, impulsados por los puntapiés del mayordomo; también consiguió bajarla cómodamente y con rapidez un brazo de mar que se nos metió en el

Cabo de Hornos como un Niágara en miniatura." Debajo de las literas, parecidas a ataúdes, guardaban la galleta y otros víveres "que salen andando de sus sacos, arrastrados por los gusanos; y a la cabecera, una *ménagerie* de ratones musicales que durante el viaje pasaron por todas las situaciones de la vida: la juventud borrascosa, la edad viril peleadora, el matrimonio y la alegría infantil y bulliciosa de los recién nacidos". Y en cuanto a la comida, mejor es no describir los budines de carne añeja y el pan amarilloso con vetas azules de moho. Por último, "el buque tenía todas las maneras de andar: a empujones, a brincos, de punta, de costillas, a corcovos". Ciertamente lo del Cabo de Hornos no pasó a mayores, pero la calma de veintitrés días que inmovilizó a la *Braginton* en la línea, casi matando de sed a hombres y bestias, estiró a tres meses y pico la duración de la travesía hasta Liverpool.

La lucha desigual del velero contra el vapor fue la misma que libró la diligencia con el ferrocarril. Cuando la locomotora las desalojó de la carretera a Valparaíso, los venerables armatostes rodantes se sumaron a los que corrían de la capital al sur. Puede calcularse lo que serían sus viajes a Chillán o Concepción si se piensa que para ir solamente a Pirque el coche particular de la familia Subercaseaux ponía tres horas, cruzando el Maipo por un angosto puente colgante donde el cochero se apeaba para conducir los caballos de tiro, mientras los pasajeros pasaban a pie o permanecían en sus asientos rezando el Credo o la Salve. Viajando al sur no se hablaba de puentes, sino de vados o de balsas, cuyo uso infundía tanto miedo o más que zarandearse entre dos barrancos.

Cuando por último los trenes las barrieron también de ese camino, las diligencias tomaron el

del olvido. Pero —fenómeno chilénísimo— siguieron viajando los caballos, y no por tierra, sino precisamente en tren, en el carro especial que se destinó para los equinos viajantes. Obtuvieron este privilegio por la costumbre que cundió entre los patrones de traerse desde el fundo a su alazán o tordillo ensillado, el que en la estación Alameda descendía al andén por una pasarela para trasladar al amo hasta la pesebrera de su casa o al potrerillo de su chacra.

Los poderosos solían darse lujos como ése, y aun mayores. El Presidente Santa María hacía parar el tren donde le daba la gana. Cuando vino a Chile para enfrentarse con Balmaceda, míster North, el Rey del Salitre, hizo echar abajo un mamparo del transatlántico *Galicia* para unir dos camarotes y dar más espacio a su familia. En su *tournee* triunfal por las Américas, Sara Bernhardt llegó a Valparaíso exhibiendo un gallardete con su nombre enarbolado en la cruceta del palo mayor del *Cotopaxi*.

Un magnate de nuestras viñas, don Francisco Undurraga Vicuña, viajó a Europa en 1887, y es él mismo quien cuenta en sus *Memorias* cómo se acomodó a bordo del *Sorata*, vapor de la PSNC, de los que daban la vuelta por el Estrecho de Magallanes. Undurraga iba con su esposa e hijos y llevaba además una institutriz inglesa y un ama de leche. Parece ser que el niño menor iba delicado o enfermo, pues dice el memorialista que los médicos le habían aconsejado llevar, por si fallaba el ama, una bestia lechera, “para lo cual compré a mi cuñado Rafael Fernández una burra española de Moncloa, que daba tanta leche como una vaca. Para este animal hubo que llevar a bordo del vapor cincuenta fardos de pasto aprensado; y en bodega, para el consumo del niño y de mi mujer, varias

docenas de gallinas y pollos para las dietas". Agrega que por suerte el ama, Matea Berríos, no se mareó, y fue además "muy festejada por la marinería y los empleados del vapor gracias a su tipo de chilena neta del campo". Se lució también la Matea como cocinera, atrayendo diariamente al capitán inglés a la mesa del patrón para saborear sus empanadas de horno y guisos típicos. "Después le regalé (al capitán) la famosa burra española, y él la vendió en las islas de Cabo Verde, haciendo un buen negocio dadas las grandes condiciones de raza del animal".

*PATRICIO LYNCH,  
EL MARINO*

Después de vapulear al grueso de nuestros estrategas y jefes del 79, el cáustico Encina tuvo que inclinarse ante la sorprendente figura de Lynch para llamarlo "el hombre de guerra más completo que haya producido la América española". Pero este ramo de flores sólo cubre dos de los cuatro costados de su histórico desempeño. Porque Lynch, como sabemos, fue también jefe militar y político en el Perú y Ministro en España, y su cuádruple hoja de servicios parece inspirada en el consejo de Thomas Somerscales: *What you do, do with all your might* ("Lo que hagas, hazlo con toda tu fuerza").

Misteriosos rasgos de su biografía señalan a Patricio Lynch Solo de Zaldívar como un predestinado. Igual que todos los niños, estudió en un colegio, ¿pero por qué había de tener por compañeros de curso precisamente a los penecas Aníbal Pinto y Manuel Baquedano?... Su padre era un irlandés nacido en Buenos Aires que jamás pensó moverse de allí hasta el día en que el general San Martín lo instó a pasar a Chile, donde casó con una chilena de origen español. Antes de que naciera Patricio, su segundo hijo, ya estaba Stanley Lynch and Roo dedicado a servir a la Expedición Libertadora del Perú, conduciendo un transporte cargado con fusiles y bastimentos. Así el futuro almirante y general ha debido crecer oyendo hablar a su progenitor de ese repertorio de heroísmo que fue la guerra de la Independencia; acicate más que seguro de su vocación de hombre de armas. Vocación tan precoz y decidida que a los

doce años dejó el colegio de los hermanos Zapata para ingresar a la Academia Militar. ¿Por qué no a la Naval? Por la simple razón de que ésta estaba en receso y refundida con aquélla, y las dos carreras se estudiaban juntas, diríase que a propósito para el niño llamado a revelarse un día como guerrero anfibio.

De este peregrino plantel náutico de tierra adentro sacaron al cadete Lynch en 1838 para embarcarlo en la *Libertad*, debidamente promovido a guardiamarina. Contaba entonces trece años, y relacionando una cosa con otra podría pensarse que dicha corbeta era el buque escuela en donde iban a enseñarle a treparse a las vergas. Pero sucede que la *Libertad* formaba parte de la escuadra que a la cabeza de treinta y seis veleros se hizo a la mar con las tropas de Bulnes que iban a atacar a la Confederación Perú-boliviana. Así el *mote* Lynch tuvo a la propia guerra por academia. Y todavía no curado del mareo le tocó recibir la primera lección práctica: el asalto nocturno a la corbeta *Socabaya* bajo el fuego de los fuertes del Callao. Leído parece sencillo; pero es menester intentar un esfuerzo de imaginación y ponerse en el pellejo del mocoso que metido en un bote de remos se dirige a abordar un barco enemigo de dieciocho cañones apercebidos para resistir. Es el almirante Juan Agustín Rodríguez quien lo dice en uno de sus libros: el pequeño Patricio "tuvo que ser ayudado a saltar por sobre la borda a la cubierta de la corbeta, donde se desarrollaba un combate cuerpo a cuerpo que duró dos horas". Capturada la *Socabaya* y sacada a remolque por los botes del capitán Señoret, el guardiamarina condecorado de chamuscos y moretones fue transferido a la presa y poco después a la corbeta *Valparaíso*. En el puente de este buque supo lo que

es un combate naval —y uno de los más reñidos y sangrientos de la historia patria— cuando la división de tres naves de Simpson enfrentó en Casma a las cuatro confederadas que mandaba el mercenario francés Blanchet. Refriega definida a toca penoles entre siete unidades que se castigaban con fuego de carronadas, fusiles y pistolas y donde los chilenos perdieron el *Arequipeño*, que les fue quitado al abordaje, y enseguida lo recobraron mediante un asalto con ganchos y machetes que convirtió la cubierta en un degolladero y produjo la muerte de Blanchet y la desbandada de su escuadrilla.

Dice Vicuña Mackenna que Lynch era “un niño hermosísimo, mimado, travieso, voluntarioso y temerario en sus juegos”. No una vez, sino varias, sus jefes Simpson y Hensen lo tuvieron castigado en la cofa de trinquete por infracciones a la disciplina. Uno de estos correctivos se lo ganó hacia el final de la guerra, cuando Bulnes ya tenía liberado al Perú de la dominación boliviana. Un grupo de guardiamarinas y grumetes se vio envuelto en una trifulca en el Callao con partidarios de la Confederación, y en el intercambio de pedradas uno hizo blanco en el almirante Ross, jefe de la estación naval británica, que pasaba con su esposa por la cercanía del embarcadero. Viéndolo herido o contuso, Lynch corrió a presentarle excusas y púsose delante de él para servirle de escudo protector. Como participante en la gresca tuvo que permanecer unas horas en la consabida cofa de la *Valparaíso*; pero su actitud ante Ross iba a dar origen a un impensado vuelco en su carrera. Sir Charles B. Hodson Ross ostentaba en su hoja de servicios el haber intervenido en el traslado de Napoleón a Santa Elena. Aunque en el curso de la guerra miró a los chilenos con malos ojos y pre-

tendió incluso oponerse al bloqueo del Callao, correspondió a la gentileza del guardiamarina invitándolo a visitar la *Electra*, el buque insignia de su estación. Y cuando un año después estuvo de paso en Valparaíso, el agradecido almirante propúsole completar su instrucción en la división de su mando. Con el permiso de sus padres y la autorización de la Armada y del Gobierno, el oficialito de quince años vistió el uniforme de la *Royal Navy*. Un honor y una experiencia que ningún otro compatriota conocería, excepto Benjamín Muñoz Gamero, que llegó a mandar un transporte inglés y con él batió el récord de la travesía a vela de Hawaii a Valparaíso.

Embarcado en el *Electra*, Lynch se inició cumpliendo un crucero a Panamá a comienzos de 1840. Trasladado después a la fragata *Calliope* (comandante Thomas Herbert), partió con destino a la China, donde iban a reforzar la escuadra del almirante Seanhouse, comprometida en la llamada Guerra del Opio. Había estallado este conflicto en Cantón a raíz de haberse arrojado al mar un cargamento del estupefaciente, a lo que se siguió el apresamiento del cónsul británico y otros prominentes connacionales. En la travesía del Pacífico la *Calliope* fue asaltada por un tifón que le despedazó el velamen y la tuvo a punto de zozobrar, lo que la obligó a aportar en las Filipinas para reparar sus averías. Apenas llegada a Cantón, la fragata dio comienzo al bloqueo, y días más tarde Herbert en persona desembarcó con su infantería de marina, llevando a Lynch como portaestandarte, para atacar el fuerte de Boca Tigris. Tomado este bastión, las andanadas de la *Calliope* silenciaron las baterías del castillo Anumbay. En seguida fueron atacados los seis vapores y veleros que intentaban romper el bloqueo, y por último la forta-

leza de Whampoo, artillada con casi un centenar de cañones. De esta acción que determinó la entrada a Cantón de las tropas del general Cough, salió Lynch citado en la orden del día y ése fue el origen de su condecoración con la medalla de la Reina Victoria que luce en el retrato de Valenzuela Puelma. Fallecido Seanhouse en lo mejor de la guerra, correspondió a Herbert asumir la jefatura de la escuadra; y al trasbordarse al *Blenheim*, buque insignia, llevóse consigo a su ex portaestandarte, que acababa de ser ascendido a teniente segundo. Poco antes de firmarse la paz de Nankín, que costó a los chinos la cesión de Hong-Kong al vencedor, tuvo Lynch otras tres intervenciones en los asaltos a las fortalezas de Amoy, Chussan y Chinghae, desembarcando en la playa de la última con setecientos hombres bajo el fuego cerrado de la artillería enemiga.

En viaje a Inglaterra conoció Singapur, Batavia, Calcuta y la isla de Santa Elena. Trasbordado después a la fragata *Tyne* y luego al vapor *Gueyssen*, recorrió las costas del Mediterráneo tocando en puertos de España, Francia, Italia, Grecia, Turquía, Asia Menor y Egipto.

En 1847 se hallaba sirviendo en el *Queen*, navío almirante de una escuadra de cuarenta buques, en el Atlántico, cuando el gobierno chileno gestionó ante el Primer Ministro Lord Palmerston su retorno a la patria.

Volvió con siete años de aprendizaje en la marina más poderosa y mejor disciplinada del mundo y portando el galón de teniente primero. Con igual grado lo reincorporaron al escalafón nacional; pero eran insignificantes las posibilidades de lucimiento que le brindaba la casi inexistente Armada de esos días. Nombrado comandante del *Cóndor*, un bergantín de doscientas toneladas y dos

cañones, tocóle cumplir la misión de llevar una carga de madera a las islas Falkland para traer de vuelta un piño de vacunos consignado a Magallanes. Cuando se ordenó la reubicación de la colonia, él fue el encargado de trasladarla en sucesivos viajes desde Bahía Felipe hasta Punta Arenas.

Harto de esta rutina de carretero flotante, pidió licencia por un año; y escuchando el llamado de la aventura partió rumbo a California, en el apogeo de la fiebre del oro, contratado como capitán de un buque de comercio.

Son características en la hoja de Lynch estas ausencias del servicio, a las que era llevado por la irrefrenable inquietud de su temperamento. Podría decirse que se pasó la vida entrando y saliendo de las filas. Reintegrado a su vuelta de San Francisco, permaneció en ellas hasta 1854, año en que solicitó el retiro para dedicarse a la agricultura... Llevaba dos lustros ocupado en esto cuando se produjo el conflicto con España, en el que de nuevo los chilenos hicieron causa común con los peruanos. La inteligente política naval de sus gobernantes condujo al país a afrontar esta guerra con UN buque: la *Esmeralda*. Marino a pie, el capitán Lynch hizo entonces cuanto podía: unirse al grupo de cien voluntarios que salió para el Callao en el yate cedido por el millonario Urmeneta. El generoso concurso de estos aventureros no fue aceptado en Lima, pero el Presidente Pezet nombró a Lynch edecán naval, según J. A. Rodríguez, a "fin de aminorar el desaire de que había sido objeto". Y por esta carambola de la suerte prodújose otro de los hechos inexplicables en la biografía del predestinado, cuya calidad de ayudante de Pezet le franqueó las puertas y los secretos del palacio de gobierno del Perú, adonde ha-

bía de volver, con una misión harto distinta, diecisiete años después.

Reincorporado por tercera o cuarta vez al rol de la Armada nacional, ocupóse en preparar el "arma nueva" con que se pretendía atacar a los buques españoles que bloqueaban nuestros puertos. Dicho artefacto, llamado el *Fósforo*, o bote cigarro, similar al de Karl Flachs, era una especie de torpedo o submarino rudimentario que Lynch terminó de armar en Quintero y trasladó a Valparaíso al amparo de la noche. Pero la quiebra de su salud (pasó dos días debajo del agua dirigiendo sus aprestos, según contó a don José Toribio Medina) le obligó a abandonar el aparato infernal y permanecer en tierra como capitán de bandera del almirante Blanco Encalada.

Por razones que Alguien debe conocer, el mejor preparado de los oficiales chilenos no volvió a tener mando de nave. En el tiempo transcurrido hasta la guerra del Pacífico alcanza los grados de fragata y navío, pero sólo ocupa cargos terrestres, como la capitanía de puerto en Valparaíso y la jefatura del batallón cívico naval. Debía preguntarse si para eso valía la pena haberse perfeccionado en la marina inglesa y haberse distinguido combatiendo en el Oriente.

El 79 lo sorprendió en su puesto de agregado al Ministerio de Guerra y Marina, donde lo tenían desde hacía seis años, como si éste fuese su destino vitalicio. Ciertamente que al romperse las relaciones con el Perú fue encargado de acompañar a Valparaíso al plenipotenciario Lavalle —gesto memorable del Presidente Pinto para ahorrar molestias al representante de un país enemigo—; pero, colocada la escuadra en pie de guerra, Lynch siguió inmovilizado en su puesto burocrático.

Después de todo, ¿no postergaron también a Baquedano y a Prat?

Cierto día se encontró en un tranvía con su amigo Ramón Subercaseaux, y éste refiere en sus *Memorias de ochenta años*: "...me habló quejándose amargamente de que no le otorgaban la confianza que él creía merecer...", "que le habían prometido hacerlo jefe de la flotilla de transportes, como si no se le creyera hombre de guerra. Recuerdo también que me agregó que si le entregaran la escuadra, concluiría con la del Perú en un solo ataque al Callao, pues estaban sus buques desaparecidos".

Había solicitado al almirante Williams el puesto de segundo jefe, o en su defecto el mando de alguna unidad. Williams contestó que la vicejefatura no existía y que no había comandancias vacantes; y fue entonces cuando le ofreció el mando de la flota de transportes, puesto que él aceptó a regañadientes y del cual se hizo cargo poco después del combate de Iquique.

A regañadientes...; pero no bien sintió de nuevo el olor del mar, de la brea y la jarcia, cobró entusiasmo y empezó a trabajar con un dinamismo febril. Requisados los vapores *Itata* y *Rímac*, de la Sudamericana, fijó el plazo perentorio de treinta días (incluidos los domingos) para carenarlos, artillarlos y limpiar sus calderas y máquinas. Cierta que el estreno fue desafortunado, porque a poco de entrar en acción el *Rímac*, fue capturado por el *Huáscar* y con él se perdió el escuadrón de caballería que conducía; desgracia producida por una confusión del Ministro Santa María y que provocó la renuncia del Ministro de Guerra y Marina. Pero a su turno el *Itata*, con Lynch a bordo, salvó al blindado *Cochrane*, tomándolo a remolque cuando estaba por quedar al garete con

sus carboneras casi vacías. Y la fertilidad de recursos del comandante de transportes empezó literalmente a brillar cuando hizo que el *Itata* navegara con todas sus luces encendidas para que el enemigo lo confundiese con un vapor neutral.

Pero éstos no eran sino los preámbulos de su decisiva contribución a la victoria. Apenas conocido el resultado del combate de Angamos, que dejaba el mar expedito, dedicóse en Antofagasta a afinar los detalles del traslado del ejército a Tarapacá. Dispuso de catorce buques en cuyos camarotes, cubiertas y bodegas distribuyó a los nueve mil cuatrocientos hombres, con su artillería, caballos, pertrechos, carretones, víveres, hospital, agua y forraje, que bajo las órdenes del general Escala debían iniciar la invasión del Perú. Protegido por la escuadra, este convoy empenachado de humo navegó con la insignia de Lynch enarbolada en el *Itata* y entró a las caletas de Junín y Pisagua en la mañana del 2 de noviembre de 1879. La historia naval universal menciona esta operación anfibia como la de mayor envergadura en su especie llevada a cabo hasta entonces. Mientras una división del comandante Riveros bombardeaba las defensas de Pisagua para despejar el desembarco, Lynch siguió a Junín con el *Itata*, el *Amazonas* y la *Magallanes*. Iba por fin a utilizar la experiencia adquirida en la Guerra del Opio, experiencia que sus colegas sólo poseían en teoría y que difícilmente podía ser substituida por la intuición.

A los primeros cañonazos la fuerza defensora abandonó sus posiciones y Lynch pudo trasladar a tierra, en sus lanchas planas especiales, una vanguardia de mil quinientos soldados de infantería y una batería de piezas de montaña. Tardó cuatro horas en hacerlo, obstaculizado por el terreno accidentado y desprovisto de muelle, y tuvo que dejar

para el día siguiente el desembarco del regimiento de granaderos. Cuando volvió a Pisagua encontró el caserío y su fuerte arrasados por los proyectiles de los blindados y por los incendios producidos durante el cruento combate de ocho horas de la víspera. Entre los escombros yacían revueltos los caídos de uno y otro bando, y al tope de un poste del telégrafo, en lo alto del árido cerro, flameaba el tricolor amarrado por el poeta Rafael Torreblanca.

La perfecta sincronización de los dos desembarcos permitió a las tropas controlar la costa e incluso servirse del ferrocarril, que hallaron intacto, para penetrar en el desierto hasta la oficina salitrera de Dolores, donde debían disputar y ganar la primera batalla campal librada en suelo peruano.

*UNAS CARTAS DE  
DON  
RAFAEL SOTOMAYOR*

Para el estudio de una vida ilustre no existe elemento documental más precioso que la correspondencia privada, esos papeles escritos al correr de la pluma, improvisados y desprovistos de afectación y vanidad, donde el alma del personaje se muestra tal cual es, o casi. Un paquete de cincuenta cartas de don Rafael Sotomayor a su esposa, que un amigo gentil puso en mis manos, me enseñó más que una biografía sobre el Ministro en campaña en la guerra del Pacífico.

Para contarnos lo que hizo está la historia oficial; para penetrar más hondo, revelándonos cómo lo hizo y con qué sacrificios y perjuicios impuestos a sí mismo y a los suyos, y entre qué secretos conflictos y disimulados desengaños, llegando hasta el problema del lavado de su ropa en el desierto y el aburrimiento lejos del hogar, para eso están las cartas —breves como telegramas y redactadas en minutos robados a sus jornadas abrumadoras—, que Su Señoría mandaba a doña Pabla Gaete de Sotomayor.

Y este conmovedor epistolario sirve además, a los chilenos de hoy, “para ver la austeridad de aquellos que forjaron la grandeza de nuestra patria”, como expresa José Barros Casanueva en la nota con que me hizo llegar sus inapreciables copias manuscritas.

Don Rafael Sotomayor Baeza fue de ese contingente de ciudadanos que al sobrevenir la guerra se adelantó a ofrecer sus servicios, con o sin uniforme, en el frente de combate o en la retaguar

dia auxiliar administrativa; porque así era menester hacerlo en esos días en que muchos, fuera y dentro del país, no apostaban veinte centavos a la victoria de Chile. A don Rafael le dieron el empleo de secretario del almirante Williams; un destino muy honroso, pero aparentemente deslucido para este agricultor y abogado de cincuenta y siete años que había sido juez de letras, Intendente de Maule y Concepción, diputado y senador, Ministro de Justicia de Montt, Superintendente de la Casa de Moneda y Ministro de Hacienda y consejero de Estado en el primer gabinete de Pinto. Modesto el cargo de secretario, comparativamente hablando, pero hecho en realidad a la medida para el hombre de garra que en su juventud participó en la fiebre del oro de California, donde los *hounds* le quemaron la casa y le mataron a un hermano; que en la guerra civil del 51 se tomó Cauquenes, fue comandante de un batallón de la Guardia Nacional y desde la Intendencia de Concepción introdujo la navegación a vapor en el Bío-Bío.

Al partir dejó a su esposa protegida por dos hijos ya formados, pero sumida en la preocupación, como él mismo, por la enfermedad incurable de su hija menor, Virginia, de dieciséis años. Su propiedad agrícola de Chihue y sus casas de renta de Santiago habían quedado confiadas a manos ajenas, como era el caso de los miles de voluntarios comprometidos en la desesperada aventura guerrera. Seguían todos el ejemplo de Baquedano, que abandonó su fundo de Los Angeles en lo mejor de la cosecha para correr a alistarse como un subalterno cualquiera.

En la primera de las cartas escritas a su mujer, fechada en Coquimbo, el 30 de marzo, Sotomayor le cuenta que va con él "un joven Arturo

Prat, sobrino de Andrés Chacón. Es un excelente joven que hace de mi secretario. Es oficial de Marina”.

Por una carta del pintor Juan Francisco González sabemos que Prat era “flacuchento y taciturno”; en esta del secretario de Williams, y en otra que viene luego, se completa el retrato con las primeras referencias conocidas a su manera de ser.

Después de una escala en Caldera y otra en Antofagasta, la escuadra llegó a Iquique el 5 de abril para dar comienzo al bloqueo del estratégico puerto peruano. En una foto hecha ese día se ven los blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada*, la cañonera *Magallanes* y las corbetas *O'Higgins* y *Esmeralda*. Una división inmovilizada por falta de combustible, porque el *Matías Cousiño* iba rezagado y las carboneras de los buques estaban medio vacías. Cosa que Williams no supo nunca, es que su secretario cucalón llevaba consigo un decreto del Gobierno para intervenir con poderes amplísimos si las circunstancias lo exigían. Ante aquel descuido con el carbonero, y otros que observó después, el mesurado caballero se abstuvo de herir al Comandante en Jefe, respetando sus años, su gloria y su salud quebrantada, y concentró sus esfuerzos en ayudarlo en cuanto podía y en hacerle menos penosa la vida a bordo.

“Los muchos chilenos que había aquí”. escribe cuatro días después de arribar, “han ido emigrando para Chile. Habrán salido ya más de dos mil. Ahora hay ochocientas personas alojadas en lanchas esperando poder embarcarse en los vapores que van al sur. En el último van más de seiscientas y el buque tuvo que arrancar antes que lo asaltaran entre todos. Muchos no comieron ni bebieron agua en un día entero. Fue preciso que

nosotros les mandáramos víveres para que no murieran de hambre y sed”.

Cuando Prat salió para Valparaíso, todavía sin mando de nave, pero ya entusiastamente recomendado por su amigo, el 14 de abril, Sotomayor se apresuró a comunicárselo a su señora, agregándole: “Le he pedido a Prat que te haga una visita en mi nombre y espero que le recibas muy bien. Es muy caballeroso y muy recomendable en todo sentido”.

En medio de sus mil quehaceres, las preocupaciones personales abrumaban al funcionario en su camarote del buque insignia, pendiente como vivía hasta de sus obras de secreta caridad:

*Abril 17:* “. . . a bordo me levanto a las seis de la mañana para pasar la noche con bastante sueño y dormir bien en el cajón que uno tiene por cama. . .”

*Abril 20:* “. . . si Juan Antonio manda los 3.000 pesos, paga los 400 que debo a doña Dolores Reyes, y del resto, parte deja para lo necesario y lo que quede lo harás entregar al Banco Matte a cuenta de intereses de lo que ahí debo. Dile a León que todos los meses te lleve mi sueldo. . .”

*Abril 24:* “. . . ojalá Rafael” (su hijo) “pueda mandarte al fin del mes algunos fondos para la mesada que hay que dar a la Carlota y a la Juana Reveco. Escríbele a mi nombre para evitar el pedir a Prat. Siento más que todo los apuros de dinero que tú puedas sufrir en estas circunstancias, pero en fin, vieja querida, haga lo que pueda para luchar con la pobreza. . .”

Con fecha 28 de abril escribe: “Querida vieja: Yo sigo bien de salud; no siento desde que me vine nada de lo que sentía por allá al corazón. Me parece que la navegación me viene muy bien. Todavía no puedo acostumbrarme a la cama muy angos-

ta que se usa a bordo; no puedo darme vuelta sin quedar con la mitad del cuerpo descubierto. / Para que no se me concluyan las camisas me mudo sólo una vez por semana; pero si sigue así será preciso que te mande la ropa sucia y que tú me (la) mandes limpia cuando venga alguien de allá. / Espero que esta fiesta dure poco más para volver pronto a verlos y darte un fuerte abrazo. / Dispón como siempre de tu viejo. —R. Sotomayor”.

En los días que siguieron, Arturo Prat consiguió la comandancia del más débil buquecillo de la escuadra: la goleta *Covadonga*, que él mismo había ayudado a quitar a los españoles catorce años atrás. Poco después fue transferido a la *Esmeralda*, cuyas calderas eran una criba de reventones y parches. Ya se sabe que Williams no creía en los *marinos literatos*. . . Pero el predestinado capitán no tardaría más que una semana o dos en protagonizar con su nave inválida la epopeya cumbre de los mares. De regreso de una visita a Antofagasta, Sotomayor entró a Iquique, el 31 de mayo, y en cuatro líneas da cuenta del suceso que había tenido lugar diez días antes: “En nuestra ausencia el pobre y valiente Prat, que estuvo a verla por encargo mío en Santiago, pereció con la *Esmeralda* después de un combate muy glorioso para él; alcanzó a saltar a bordo del buque enemigo”.

Y el último recuerdo que hace del héroe, en la carta siguiente, es para contar que en su viaje de Valparaíso a Iquique le había llevado una caja de cigarros puros que encargara a cierto amigo porteño. . .

Fue a raíz de la captura del transporte *Rímac* por el *Huáscar* cuando el Gobierno designó a don Rafael Sotomayor Ministro de la Guerra en campaña. La pérdida de ese vapor, donde viajaba un

escuadrón de los Carabineros de Yungay del coronel Bulnes, le hizo pasar "muy malos días"; pero el nombramiento ministerial le causó un disgusto peor todavía que la desgracia en que tuvo su origen. Desde Antofagasta (agosto 23), declara: "...no sé qué hacer. No tengo ninguna voluntad para aceptar, cuando, como tú me lo dices, no se agradecen los sacrificios que uno hace... Ahora escribo a Varas y Pinto sobre esto. Estoy aburrido con las dificultades de falta de recursos para salvar los compromisos. Tengo deseos de irme y vender todo para pagar de una vez".

Como el *Epistolario* de Portales, el de Sotomayor contiene tal arsenal de datos que es casi imposible antologarlos en una crónica. Refiere por ahí que su sueldo de Ministro en campaña era de 500 pesos y que había pedido un anticipo de ciento cincuenta para comprarse una silla de montar y otros arreos...; que el 28 de agosto entró el *Huáscar* en Antofagasta y las señoras salieron a los balcones a presenciar su duelo a cañonazos con el *Abtao*...; que en las tropas que llegan de Valparaíso vienen centenares de jóvenes de sociedad enrolados como sargentos, cabos y soldados...; que se duele de haber pedido esos 150 pesos de su sueldo, pues "dudo que apenas te alcanzan los recursos para comer"...

Hasta que de pronto, ¡ya era tiempo!, la primera novedad de bulto:

"*Antofagasta, octubre 10 - 1879.*

"Querida vieja: Al fin puedo comunicarte una gran noticia: la rendición del *Huáscar*. Este notable acontecimiento tuvo lugar frente al puerto de Mejillones el día 8 del presente, a las 10 horas 55 minutos. El *Huáscar* fue encerrado por nuestros buques y el *Cochrane* primero y después el *Blanco* lo des-

trozaron a balazos. A los pocos tiros fue hecho pedazos el valiente comandante Grau y después otros dos jefes. No se pudo encontrar el cuerpo de Grau, sólo pequeños restos. Han muerto muchos, tal vez unos 40 ó 50, y al último se principiaron a tirar al agua por las muchas balas que les caían encima y penetraban el casco del buque. El *Huáscar* se defendía con furia, pero fue acorralado y no pudo evadirse. / Te remito como recuerdo un escapulario encontrado en la cámara del monitor rendido, quizás de alguno de los que murieron. Está algo sucio. . .”

Lo que se calla el Ministro es que el plan para cazar al famoso tiburón peruano era obra suya —como lo reconocieron por escrito Riveros y Latorre—; a lo que hay que agregar la creencia contemporánea de que dicho plan lo habría elaborado con el consejo de Prat en los días en que éste era su secretario. (*Memoria* de don Luis Fernando Ruz.)

Despejado el mar con esa victoria resonante de Juan José Latorre —primer combate de blindados que registra la historia—, el ejército chileno podía ya lanzarse al asalto de Tarapacá. Salió de Antofagasta el convoy de dieciocho buques, ennegreciendo el cielo con su humareda y conduciendo a los nueve mil hombres, caballería, cañones y pertrechos destinados a desembarcar en Pisagua. En la *Memoria* de L. F. Ruz se lee que el Ministro improvisó un muelle flotante hecho con madera de balsa de Guayaquil. Desde a bordo del *Amazonas*, donde permanecía con el general Escala, escribió a doña Pabla para narrarle la primera y más grande operación anfibia de las guerras americanas:

“Fue un hecho de armas admirable porque los soldados tuvieron que trepar cerros muy parados

sufriendo un vivo fuego de fusilería. Emilio" (su hermano) "dirigió los primeros ataques desde una lancha a vapor. Yo con el general en el *Amazonas*, donde está Rafael" (su hijo) "nos fuimos a un puerto inmediato que se llama Junín, a desembarcar tropa".

Ampliando esta carta, la siguiente hace saber que Pisagua ha quedado completamente arrasada por el bombardeo y los incendios, sin que exista otro edificio en pie que la estación del ferrocarril.

Y sólo cuatro días después del desembarco los regimientos de caballería sostuvieron su primer encuentro en suelo enemigo, dejando a peruanos y bolivianos "derrotados completamente".

Aparte el coraje de los combatientes y la competencia de sus conductores, esta seguidilla de victorias era fruto de la gigantesca tarea organizadora del Ministro, que debía preocuparse desde el abastecimiento de carbón para la escuadra hasta la adquisición de bototos y porotos para la tropa, de elementos sanitarios para los hospitales de campaña y de herraduras y forraje para los caballos. Una labor de titán y de hormiga a la vez, fundamental y decisiva, pero obscurecida para el vulgo por el brillo y la emoción de los hechos de armas.

Dueños los chilenos de todo el departamento, hasta Iquique, tuvieron que sufrir, sin embargo, la dura prueba del combate de Tarapacá, mortandad en que sucumbió el valeroso comandante Eleuterio Ramírez.

Es casi inconcebible que en sus jornadas sin descanso el director de la guerra tuviera un minuto o dos para ocuparse de sus asuntos privados, de sus apremios de dinero y la salud de sus familiares. "Antes que pase el año", escribe desde Antofagasta, el 9 de diciembre, "es preciso entregar a la Caja de Ahorros para Empleados lo que me

corresponda. . . Quisiera ir formando en la Caja un capital que sirva a la familia en caso de muerte; debo tener ya más de dos mil pesos. . .”

Desde la desolada Pisagua (22 de enero del 80), escribió esta misiva en que parecen condensarse el cansancio y los pesares que lo deprimían al cabo de casi un año de separación de los suyos: “Hago todo lo posible por desocuparme para irme al lado de Vds. Desgraciadamente la responsabilidad que tengo en lo que queda por hacer me obliga a estar aquí por algunos días más. . . Ya estoy de acuerdo con el Gobierno en que puedo volverme cuando deje este ejército en algún arreglo y encaminada la nueva campaña que se va a emprender. / La enfermedad de la Virginia me tiene muy afectado. Mi pobre hija ha sido por su salud tan desgraciada que sólo ha tenido que sufrir, sin gozar de la vida. Me entristece cada vez que pienso en ella, y sobre todo por no poder ir a verla. Me aflige también el saber que tú estás pasando sola todos los sacrificios; ten paciencia por algunos días más. . . ¿No será conveniente a la salud de la Virginia y a la tuya que se fueran al campo? Consulta al médico”.

Cuando esto escribía, la enferma incurable ya había abandonado este mundo. Lo supo el atribulado padre cuando el general Villagrán llegó a Pisagua a presentarle las condolencias del Presidente Pinto y su gabinete. Entonces brota este lamento varonil del que no pudo besar la frente de la extinta: “. . . Ya temía por tus cartas esa desgracia y era uno de los motivos que más me hacían desear el volver a tu lado. Esta desgracia me ha hecho sufrir mucho al recordar que mi pobre hija padeció tanto en toda su vida. Tal vez ha sido un descanso para ella, pero no puedo conformarme con no haberla visto y ayudado a cuidar en su

enfermedad. En fin, vieja mía, debemos tener paciencia y pensar en los que quedan”.

*Febrero 4:* “No deseo otra cosa que verte, estar a tu lado en estos momentos tristes... Ayer recordaba que el año pasado, como muchos otros en ese día, nos íbamos juntos a Chinhue...”

De esta agobiadora aflicción vino a sacarlo el traslado del ejército como preludio de la campaña contra Tacna y Arica. Cambió también el escenario, sucediendo a las ruinas de Pisagua el verdor subtropical de la vega que ameniza el puertecillo de Ilo con su río barroso, sus platanares y flores silvestres. Pero aunque el coronel Lagos informó a la señora Sotomayor que su marido estaba sin novedad, el Ministro no pudo callar en las cartas siguientes los síntomas del quebranto de su salud: dolores en los brazos, picazón en la piel y un tedio mortal. Dice por ahí que “esta campaña durará ya pocos días”, como presintiendo que *para él* sería breve; y luego vuelve sobre lo mismo: “Tengo días muy tristes pensando en Vds., pero en fin, ya es por corto tiempo”.

Y así fue en efecto. Salvo que se hayan perdido, no hay cartas a la esposa en el último mes de su vida. La que cierra la serie, de tres líneas, está fechada en Ilo. Salió de allí, montado en una mula, con destino a Yaras, donde acamparon los trece mil hombres que Baquedano debía lanzar en la embestida organizada por el Ministro. Este resistió sin aparente dificultad la travesía de cerca de cien kilómetros de desierto bajo un sol abrasador, y hasta se mostró animoso y comunicativo al sentarse a la mesa la noche del 20 en su tienda de lona de Yaras. Pero no bien había tomado unas cucharadas de sopa, púsose en pie con ademán trágico, atacado de congestión cerebral, y luego de

dar unos pasos se desplomó inconsciente y falleció unos minutos después.

Fue un jefe naval y militar, don Patricio Lynch, quien dijo de este estratega civil: "Era el alma y el cerebro de la campaña".

Este timbre de gloria, y el duelo nacional, las honras solemnes, homenajes y salvas no impidieron que los acreedores del héroe insolvente cometieran la indecencia de sacar sus bienes a remate, dejando a la viuda al borde de la miseria.

*EL MILITAR*  
*PATRICIO LYNCH*

Consecuencia de los desembarcos en Pisagua y Junín fue el retiro de las autoridades peruanas de Iquique, cuyo puerto bloqueaban el blindado *Cochrane* y la goleta *Covadonga*. A instancias del Cuerpo Consular, que hizo ver los peligros a que estaba expuesta la ciudad desguarnecida, el comandante Juan José Latorre ordenó ocuparla con su dotación de desembarco. De ahí nació la necesidad de crear el cargo de Comandante de Armas de Iquique —convertido después en jefatura militar y política— y para llenarlo tuvieron la feliz inspiración de designar al capitán Lynch.

Aquí, de nuevo, se hace notar el hado misterioso que iba guiando los pasos de este hombre hacia la cima de su carrera. Reivindicado en el mar con su impecable manejo de la flota de transportes, aceptó con satisfacción el nuevo puesto en tierra firme. En su desempeño iba a prepararse de manera simultánea para las etapas culminantes de su participación en la guerra, adquiriendo la experiencia que lo llevaría a descollar como general de División y como jefe del ejército de ocupación del Perú.

Escogiendo a sus colaboradores con el mismo ojo clínico de Sotomayor, nombró auditor de guerra al joven abogado y escritor José Toribio Medina, que andando los años escribiría su propia biografía y la de Prat.

Primera iniciativa del Comandante de Armas fue hacer elegir un municipio de vecinos idóneos (entre ellos el filántropo español don Eduardo Lla-

nos) para implantar el orden y el aseo en la descuidada ciudad. Aumentada la guarnición con el regimiento Esmeralda, procedió a recoger las armas de los particulares y las que el general Buendía abandonó en los cuarteles; y puso en estado de servir los fuertes de defensa de costa que aquél dejó a medio desmontar. Pero su afán primordial consistió en hacer revivir la paralizada industria salitrera, poniendo en juego su tacto diplomático y su dominio de la lengua inglesa para estimular a los gerentes británicos a reencender los fuegos de las oficinas bajo promesa de protección por las fuerzas invasoras. A las pocas semanas de iniciada esta campaña persuasiva se reanudaron los embarques de nitrato en los veleros alemanes y franceses, y el Gobierno chileno empezó a percibir los derechos de exportación que financiarían parte de los gastos de guerra.

Llevaba Lynch seis meses en la jefatura civil y militar de Tarapacá cuando las victorias de Tacna y Arica le hicieron sentir la nostalgia de la lucha. Incapaz de permanecer en ese puerto sedentario mientras la vanguardia se preparaba para embestir contra Lima, concibió el plan de una incursión sobre la costa norte del país, la que tendría por objeto imponer contribuciones y fraccionar las fuerzas enemigas en vísperas del ataque a la capital. Propuesta la idea en carta directa al Presidente Pinto, su condiscípulo del colegio de los Zapata le contestó: "...me parece muy bien. Organízala tú. Dime qué buques y tropas necesitas..."

Le entregaron un regimiento y dos batallones de infantería, dos compañías de caballería y tres cañones de montaña, con un total de 2.130 hombres. Esta virtual División del ejército salió de Arica a comienzos de septiembre del año 80 en los transportes *Itata* y *Copiapó* y se dirigió a Mollendo, don-

de la corbeta *Chacabuco* se les unió para escoltarlos. Iba como jefe de Estado Mayor el teniente coronel Roberto Souper y como secretario civil el abogado Daniel Carrasco Albano, de cuya habilidad para desbaratar triquiñuelas legales pronto se iba a tener noticias. Esta "expedición ligera", como Pinto la llamara, recuerda lo mejor de los cruces de corso de Lord Cochrane y confirma el poder de la tradición en la historia de los pueblos. Después de desembarcar en Chimbote, a doscientas millas al norte del Callao, Lynch dejó la ciudad ocupada por el regimiento Buin y con los quinientos y tantos hombres del batallón Colchagua dirigióse a la rica hacienda azucarera y maderera de Palo Seco. Como el propietario, señor Derteano, se negara a pagar los cien mil soles exigidos, porque un decreto de Piérola lo prohibía bajo pena de expropiación y cárcel, el comandante Soffia destruyó los edificios y maquinarias y declaró libertos a los esclavos chinos que allí laboraban. No hallando cómo agradecer el precioso don de la libertad, estos *coolies* siguieron a la fuerza expedicionaria como espontáneos auxiliares, baqueanos y cocineros.

Pocas millas al sur, en el puerto de Supe, Lynch cayó como un gavilán sobre una partida de siete mil rifles y doscientos mil proyectiles que estaban por despacharse al interior, más el ganado y el azúcar que cupieron en la bodega del *Copiapó*. Reuniendo la División en Chimbote partió para Paita, quinientas millas distante del Callao, en cuyo trayecto abordó al *Islay*, vapor inglés al servicio del gobierno de Lima, apoderándose de los valores que transportaba: 7.290.000 soles en billetes y 375.000 soles en estampillas de correo. La guerra es la guerra: poco antes los peruanos habían hundido la *Covadonga* con un bote cargado de dinamita que hizo volar a media tripulación por los aires. En las islas

Lobos de Afuera la expedición celebró el 18 de Septiembre destruyendo a cañonazos el muelle y las instalaciones de carguío del guano. Llegando a Paita, fue todo uno ocupar el pueblo, capturar el vaporcito *Isluga*, inutilizar la estación ferroviaria y sus trenes y cobrar diez mil soles como contribución de guerra. En Etén, habiendo el prefecto abandonado el pueblito después de rechazar el cobro del cupo, pasó Lynch tierra adentro para exigir su cuota al ferrocarril y a las haciendas de Chiclayo. Aquí empezaron a lloverle las reclamaciones de los Ministros de Italia e Inglaterra, alegando que el camino de hierro y el muelle pertenecían a una sociedad de neutrales: la casa Graham Rowe y Compañía y el Conde de Canevaro. Tocado en lo suyo, el abogado Carrasco Albano les enrostró la falacia de esta afirmación con el archivo de la empresa a la vista, probándoles que ella era propiedad de peruanos que a última hora vendieron o pusieron sus acciones a nombre de dichos extranjeros; y por otra parte, la firma conservaba su condición jurídica de sociedad anónima peruana. Y esta sociedad peruana —probó todavía Carrasco a través de la respuesta de Lynch— había colaborado en actos de guerra (luego, no era neutral) transportando tropas en su ferrocarril y desarmando en seguida las locomotoras para impedir su uso por los chilenos. Desbaratados los argumentos de los Ministros, Lynch impuso a la camuflada Compañía el pago de treinta mil soles; y en su entrada a los departamentos de Lambayeque y Libertad recogió once mil en las haciendas y pueblos por donde pasó. Esto provocó reclamaciones tan honestas como las anteriores, entre ellas la del Ministro de los Estados Unidos, que pretendía defender las “pertenencias” de un tal Mr. Grace, a cuyo nombre había puesto sus bienes el peruano Vicente Alzamora.

El resultado militar de la expedición: una asombrosa seguidilla de golpes de mano sin un solo fracaso, y su balance económico: los transportes cargados de azúcar y algodón, de armas y municiones y de un tesoro en dinero contante, convirtieron a Lynch en la nueva figura sensacional de la contienda. Debíó ser entonces cuando empezaron a llamarle *el Príncipe Rojo de la guerra del Pacífico*; y el general Baquedano y el Ministro Vergara no vacilaron en confiarle el mando (con el grado de coronel) de una brigada de la primera División en la inminente campaña de Lima.

Iba ahora a demostrar hasta dónde puede un marino transformarse en militar de la noche a la mañana.

La prueba de suficiencia consistió en trasladar su brigada de Pisco a Lurín a través de trescientos kilómetros de arenales y desiertos que se suponía desprovistos de agua y bajo la constante acechanza del enemigo. En una imprudente nota a Baquedano, el jefe de la I División, general Villagrán, advirtió que muchos de sus soldados no tenían caramayolas y que su responsabilidad quedaba a salvo en el evento de un desastre producido por la sed. Llevando el agua de su tropa en barriles cargados sobre mulas y carretones, el coronel Lynch partió tierra adentro con los cuatro mil hombres confiados a su estrella de debutante. Con el fin de aminorar el cansancio de la marcha ideó que ésta se detuviera de hora en hora para tomar pequeños descansos. En dos o tres lugares encontró agua en pozos que labró el ingeniero Arturo Villarroel, sin contar la de los ríos San Juan y Cañete. Su vanguardia de caballería rechazó los asaltos de las partidas volantes del coronel Sevilla. Al pasar por Montalván, donde viviera O'Higgins, la brigada se detuvo para rendir un homenaje a su memoria. La arena

y el calor abrumador de un desierto de cincuenta kilómetros hicieron necesario tomar descanso cada media hora. En el valle de La Rinconada encontraron agua, víveres y forraje y en breve combate derrotaron e hicieron prisionero al coronel Sevilla; y de esta suerte llegaron a Lurín al cabo de ocho días de travesía, sin un enfermo ni rezagado y con sólo dos bajas registradas en los tiroteos del camino. El resto del ejército había sido trasladado desde Arica a caleta Curayaco en un convoy que a Lynch le hubiese gustado mandar: veintinueve vapores y veleros escoltados por el grueso de la escuadra de Riveros.

En el campamento del valle de Lurín, a treinta kilómetros de Lima, vinieron a reunirse las tres Divisiones con una masa de 26.774 hombres, aparte de la dotación de Sanidad, Intendencia, Contabilidad y personal religioso; fuerza equiparada con la de 26.064 con que Piérola se aprestaba a defender la capital. Lo primero que supo Lynch al llegar, después de oír el saludo de las bandas de música, fue que el Ministro Vergara le había quitado a Villagrán el mando de la I División para designarlo a él en su lugar. De golpe y porrazo, pues, se encontró promovido al rango de general (un general que aún llevaba el uniforme de marino) y soportando en sus hombros la responsabilidad de operar con diez regimientos y batallones de las tres armas. Cosa más emocionante que mandar la flota entera en un mar ya barrido y dominado.

Faltaba ver qué era capaz de hacer este capitán de navío en los campos de batalla.

En los días precedentes a la embestida decisiva encomendáronle una misión militar y naval a la vez: la de observar desde el puente de la corbeta *Magallanes*, navegando a lo largo de la costa, si podría la escuadra participar en el bombardeo de

las fortificaciones peruanas. Habiendo comprobado que las de Chorrillos estaban al alcance del fuego de los buques, quedó precisada la forma en que sería dado el ataque. Desde a bordo era parcialmente visible la línea defensiva de dieciséis kilómetros constituida por un erizo de bocas de artillería, fosos inundados, trincheras y parapetos de pirca y sacos de arenas, y se adivinaba la siembra infernal de minas disimuladas que estallarían bajo las pisadas de los atacantes. Adecuado escenario para los cincuenta mil combatientes que iban a hacer de Chorrillos la más grande batalla librada en América del Sur.

Hasta mucho tiempo después no se supo que Lynch sintió en esa víspera los primeros síntomas de la enfermedad circulatoria que debía acortarle la vida. Como Dardignac, iba a combatir enfermo, pero sin dejarlo traslucir, para no causar alarma o por temor a ser trasladado a la retaguardia.

Como si quisieran probar sus nervios, se dispuso que su División fuese la primera en salir de Lurín. Pero los nervios eran la última cosa que podía fallar en él. Antes y durante la acción fue la imagen misma de la serenidad y la lucidez. Matemáticamente, en su marcha nocturna, fue llegando a los puntos señalados por el general en jefe. A medianoche, envuelto por la camanchaca, estaba a cinco kilómetros del enemigo; a las 3.30 de la mañana se había acercado a tres kilómetros; a las 4 la distancia se redujo a dos kilómetros. Y cuando la artillería de Iglesias comenzó a disparar en la semiobscuridad, dio la orden de no responder y siguió avanzando imperturbable hacia los cerros de Santa Teresa. Recién a las 4.50, viendo que la fusilería peruana entraba en acción desde trescientos metros, mandó contestar el fuego. Así sus regimientos entraron en batalla antes que los de Sotomayor y

Lagos, y sin otro apoyo que las andanadas de los buques blindados contra las baterías del Morro Solar. En el dibujo de Mochi se le ve montado a caballo, con su gorra naval y su aire impasible, contemplando una carga de infantería entre pircas derruidas y soldados caídos. El historiador Ricardo González dice que "era imposible aguantarse a su lado...; su bandera de insignia, que en todo momento se mantuvo bien alta y la llevaba a todas partes, era el cebo de los proyectiles enemigos; ningún otro jefe usaba distintivo tan peligroso". El denuedo con que peleaban sus tropas se refleja en el hecho de que al cabo de media hora se les empezaron a agotar las municiones y fue menester que Baquedano enviara en su socorro a la brigada de reserva. Reforzado con estos tres regimientos se rehízo Lynch del momentáneo repliegue, y justo a las 8, de acuerdo al plan de la jefatura, tomó a la bayoneta las primeras posiciones de Las Canteras, rompiendo en seguida la línea enemiga en Santa Teresa y obligando a Iglesias a retirarse hacia el Morro Solar. En tales momentos entraban a combatir la División Sotomayor completa y parte de la de Lagos, abriendo en San Juan un segundo boquete a la línea peruana y luego otro más en los cerros de Pamplona. Observando Baquedano, desde lo alto de la Poblada, que el enemigo se desplazaba hacia la villa de Chorrillos, mandó perseguirlo con la caballería y encargó a Lynch la tarea aparentemente suicida de apoderarse del Morro Solar: cerro arenoso sembrado de minas explosivas y defendido por gente parapetada que sabía que allí se decidiría la contienda. Lynch atacó este bastión formidable con tres columnas de infantería, mientras llovían sobre los reductos cerriles los tiros de cañón de Gana y Velásquez. Envuelta en nubes de humo y polvo, la División avanzaba aquí, retroce-

día allá, diezmada por las balas y las explosiones y pareciendo que a la postre sería echada cerro abajo, cuando la llegada de refuerzos de la II y III División cambió de golpe la faz del combate. Cayeron sucesivamente once trincheras del Morro y nueve posiciones artilladas, como caerían poco después las del Salto del Fraile y otras. A las 12 del día el Morro Solar estaba tomado, la bandera vencedora enarbolada en la cumbre y el coronel Iglesias entregado prisionero con sus mil quinientos sobrevivientes. La hazaña costaba a la División Lynch cerca de dos mil vidas. A esa hora se hallaba controlada la línea férrea de Lima a la costa, y la desesperada resistencia en que se empeñaron los peruanos concentrados en Chorrillos, defendiéndose casa por casa de la irrupción de la División Sotomayor, no fue más que el broche heroico de la batalla definida en los arenales del Morro Solar.

Con su aporte sorprendente a esta victoria y su contribución al aplastamiento final en Miraflores —donde el hombre clave fue el coronel Lagos— don Patricio Lynch no dejó dudas de su genio de guerrero completo: el único que habían producido las armas chilenas desde los tiempos de Blanco Encalada.

Mientras llegaban los honores y la coronación de la fama, Baquedano le confió la toma de posesión del Callao, adonde llegó tarde para impedir la destrucción de los fuertes y buques peruanos, pero sí a tiempo para salvar la ciudad del saqueo por las turbas desmandadas.



*STURROCK, TESTIGO DE  
LA CAIDA DE LIMA*

Un súbdito británico residente en el Perú, ejecutivo de la casa Weir Scott y Compañía, fue narrador testimonial de los vendavales de fuego de Chorrillos y Miraflores. Cuando todavía el campo arrasado hedía a pólvora y carroña, cogió la pluma para contar a su madre, que a la fecha vivía en Escocia, el épico desenlace de la guerra del Pacífico. Por azares que se ignoran, la carta de cuarenta hojas fue a dar muchos años después a poder de un familiar del remitente, alto jefe de Weir Scott en Valparaíso; éste la obsequió al presidente de la firma, don Ladislao Errázuriz; y por último un hijo suyo tuvo la amabilidad de hacerme llegar una copia fotostática al cabo de casi un siglo de haber sido escrita. Así es como la privada misiva de Mr. Robert K. Sturrock se ha abierto camino hasta salir a la publicidad, convertida en impagable aporte documental para la historia.

Está fechada el 19 de enero del memorable año 81 —siete días después de la batalla que remeció a la antigua sede virreinal—, y a manera de introducción contiene la clave de las desgracias peruanas. Apenas había cesado la acción en Chorrillos, un hijo del ex Presidente Prado entró a la capital gritando desde su cabalgadura que todo estaba perdido; torpeza que le valió el ser llevado a un puesto de policía. En los momentos en que la patria se bamboleaba al borde del colapso, el general Lacotería emitió su proclama de cuartelazo: “¡Muerto Piérola! ¡Viva la Constitución!”; y como para colmo mentía, porque el dictador estaba a salvo, la

multitud quiso linchar al felón, el que escapó refugiándose en la Legación inglesa.

Con semejantes conductores, milagro es que el ejército peruano haya resistido tanto en su denodada lucha.

Mientras llegaban a Lima los primeros heridos, unos en el tren de Chorrillos, otros a caballo y muchos arrastrándose, los cirujanos del *H. M. S. Shannon* y el *H. M. S. Thetis*, doctores Loane y Ferguson, acudieron desde Ancón para ofrecer sus servicios en el hospital de sangre, instalado en el edificio construido años atrás como local de una exposición. En esta casona en donde no había suficiente personal de médicos ni de enfermeros, mister Sturrock vio morir a decenas de infelices que no habían podido recibir atención oportuna. El doctor Loane observó que casi todas las heridas de fusil tenían entrada por la espalda, lo que venía a confirmar el rumor de que esos soldados habían sido baleados mientras huían y después de arrojar sus armas, agotadas tal vez las municiones, y cuando toda la artillería de la División había caído en poder de Baquedano. En la guerra todo es lícito, excepto atacar a la Cruz Roja, y ésta cumplía su cometido sin hacer distingos de nacionalidad entre los que gemían o gritaban en el infierno de Chorrillos.

Pero junto al drama de los combatientes peruanos estaba el de la población civil, que si no fue blanco de la metralla, tampoco tenía amparo en la capital paralizada por la confusión y el pánico. Se esperaba otra batalla, la decisiva, que debía librarse a seis kilómetros de los suburbios; y como iban las cosas, cabía esperar lo peor. Así el viernes 14 fue un día de resuello contenido. Mientras las armas guardaban silencio, el capturado Iglesias presentaba a sus compatriotas el ultimátum de Baque-

dano, quien señalaba el plazo de veinticuatro horas para formalizar la rendición. Las opiniones en la jefatura peruana estaban divididas: el general Suárez creía que lo sensato era capitular; el general Astete porfiaba en seguir resistiendo, para lo cual había que tomarse previamente el gobierno mediante un golpe revolucionario. . .

En la mañana trascendió que el Cuerpo Diplomático no había podido obtener de los chilenos la garantía de que los bienes y propiedades de los neutrales serían respetados en el caso de una lucha en las calles de la capital. Posteriormente supo Sturrock que los almirantes inglés y francés habían amenazado a Baquedano con que al primer daño grave causado a esos intereses, sus buques destruirían la escuadra chilena en represalia. Ingenualmente escribe Sturrock que "esta amenaza ha salvado a Lima", sin detenerse a pensar si alguna vez pasaría por el magín de Baquedano la idea de echar pie atrás por una bravata de intrusos.

Espoleado por la incertidumbre y el temor, el vecindario dio comienzo a la precipitada evacuación de sus hogares. De lo que fue ese éxodo repentino da una idea el hecho de que Sturrock, pese a su flema escocesa, sólo atinó a coger su sobretodo, su escobilla de dientes y unos pañuelos de narices. En el momento de tomar el tren para Ancón acababa de iniciarse en Miraflores la batalla de veintiún mil hombres desatada por la imprudencia de Baquedano de acercarse a tiro de fusil de las líneas peruanas. Desde el convoy repleto de señoras, ancianos, niños y domésticas se oía el tronar de las baterías y las explosiones de dinamita, combinados con las salvas de los blindados chilenos que barrían la costa con sus cañones de largo alcance. La apertura del fuego había sorprendido a los almi-

rantes Stirling y Du Petit Thouars (los de la amenaza) y a los Ministros de Francia, Italia y Alemania almorzando con Piérola en una quinta cerca del pueblo amagado. La vibración del aire producida por los cañonazos quebró los vidrios de la claraboya del comedor, los que cayeron en mil pedazos sobre las cabezas de los comensales. Piérola requirió su caballo y los marinos volvieron de alguna manera a bordo de sus naves; pero los diplomáticos (el francés era miope y el alemán esféricamente gordo) tuvieron que correr siete kilómetros, saltando tapias derruidas y cayendo en acequias y baches, hasta salir de la zona en que llovían los proyectiles perdidos.

Al llegar a Ancón los pasajeros del tren encontraron los buques neutrales atiborrados de refugiados y debieron acomodarse en viviendas particulares e incluso en la playa. Se aglomeraron allí hasta dos mil personas. Sturrock consiguió un cuarto con una cama y una silla, donde instaló a ocho señoras y tres niños aterrorizados. Careciendo en absoluto de víveres, obtuvo que desde el *Shannon* y otros barcos de guerra enviasen socorros de arroz, carne en lata, bizcochos y leche condensada para los pequeños. Habiendo llegado de Lima los caballeros Rey y Reid con un cordero —que fue todo lo que pudieron llevar consigo—, el diligente joven obtuvo que el cocinero del *Shannon* beneficiara el animalito y lo devolviera asado y trozado para comerlo con la mano, pues no tenían cubiertos ni platos. Por las sacudidas ventanas entraba el estruendo de la batalla, “más intensa y cercana a cada minuto”, lo que hacía llorar y chillar a las empavorecidas mujeres. Y mientras se aproximaba el desenlace previsto, la escuadrilla de Su Majestad Británica mudaba de fondeadero, “*ready for*

*action*”, esto es, aprestándose para atacar a la flota chilena si la batalla terrestre se continuaba dentro de Lima, ignorando que Baquedano había pedido la rendición precisamente para evitar la destrucción de la capital. Actitud inconcebible de los ingleses; no tanto, sin embargo, como la del loco general Astete, que todavía en esas tremendas horas persistía en su propósito de derribar a Piérola, ya sin preocuparse del pretexto, y para lo cual alcanzó a trasladar desde el Callao a mil quinientos soldados adictos o engañados.

Al atardecer se hizo el silencio en Miraflores, apagada la lucha que segó de cinco a seis mil vidas en ambos ejércitos. Pero de inmediato comenzaron en Lima los desmanes de la soldadesca peruana, convertida en turba descontrolada que se entregó al saqueo del comercio aprovechándose de que la policía había sido licenciada y Piérola tomado la fuga. Preferentemente atacaron los comercios de propiedad de italianos y luego pegaron fuego al barrio chino. El elegante almacén de Wing On Chong quedó reducido a cenizas, lo mismo que el mercado y una manzana de edificios, mientras que en el importante negocio inglés de Robert Brown desapareció hasta la última caja de mercadería. Ni este ni otros actos vandálicos sacaron de su inmovilidad a los buques del almirante Stirling. . . Cuando el alcohol robado en las tabernas y clubes convirtió a la tropa desmandada en bandas de perdonavidas, la guardia civil de las colonias europeas salió a la calle armada de fusiles para contener a bala y bayoneta el caos naciente y ayudar a los bomberos en la extinción de los incendios. Vino a imponerse el orden pasada la medianoche y cuando ya sumaban cientos los caídos en las refriegas callejeras y trescientos los chinos asesinados.

Testigo ubicuo de la bajada del telón de la guerra, tocó a Sturrock presenciar la entrada “*in perfect order*” de la vanguardia vencedora que mandaba el general Cornelio Saavedra, una vez que el alcalde Torrico entregó la ciudad. “Primero desfilaron”, dice, “treinta cañones Krupp con sus cureñas y servidores, en seguida dos regimientos de infantería” (Buin y Zapadores) “y por último tres regimientos de espléndida caballería” (Cazadores, Bulnes y Carabineros de Yungay). “Las bandas tocaban magnífica música, pero no himnos nacionales ni nada que ofendiera, y marchando alrededor de sus insignias los cuerpos se dirigieron disciplinadamente a sus cuarteles. La bandera chilena ha sido ahora izada en el Palacio y todo está completamente tranquilo. . .”

Tranquilo en Lima, quería decir, porque en el Callao las cosas se habían dado de otra manera. Resueltos a impedir que Lynch se apoderara del armamento terrestre y naval, sus propios tripulantes echaron a pique el monitor *Atahualpa*, incendiaron la corbeta *Unión*, los transportes *Rímac*, *Chalaco* y *Talismán*, y luego dinamitaron seis de los fuertes principales e inutilizaron su artillería. Por espacio de una hora el Callao se estremeció como en un terremoto.

Así terminó la contienda que costaba al Perú doce mil hombres, trescientos cincuenta cañones, quince mil fusiles, toda su escuadra y millones de soles en bienes destruidos, sin contar el traspaso de su más rica provincia.

Una curiosidad inexplicable, rayana en lo morboso, impulsó a un grupo de ingleses y yanquis a visitar poco después los campos de batalla. Partieron a caballo para esta excursión macabra e iba con ellos el capitán Markham, comandante de la

*Triumph* y célebre explorador del Artico. Es posible que desearan también estudiar cómo habían sido batidas las fortificaciones que días atrás hicieron decir al almirante Du Petit Thouars: "No hay ejército que pueda tomar esto".

El pueblo de Miraflores había quedado irreconocible, como si un sismo y un ciclón se hubieran asociado para volarle los techos y ventanas y cuartejar sus murallas. Cadáveres de hombres y caballos en descomposición obstaculizaban las calles y muchos estaban siendo quemados en vista de la imposibilidad de darles masivo entierro. En ese cuadro horroroso "lo peor de todo era el olor".

Chorrillos había quedado reducido a "un montón de ruinas", y entre los civiles caídos contábase el doctor Mc Lean, famoso médico inglés de ochenta años que se negó a abandonar la villa y cayó acribillado cuando dispararon contra los chilenos al entrar después de la batalla y éstos respondieron con fuego graneado. En una casa había cerca de treinta muertos, y un hacinamiento indescripible coronaba el Morro Solar en torno al sitio de emplazamiento de la batería. Al entrar al hospital chileno, el cirujano de la *Triumph* vio la escena escalofriante (el narrador dice *shocking*) de "hombres malamente atendidos, hombres no atendidos en absoluto, y un horrible olor. . . , tres hombres muriendo juntos, uno de ellos un peruano que esperaba atención desde hacía cerca de una semana".

De regreso de la excursión filosofaba Sturrock:

"Esto y los campos de batalla dan una idea de lo que es la guerra y de cuán brutos pueden ser los seres humanos."

Semejantes conceptos no impidieron que llegara a sentir una declarada admiración por el país

que luchara solo contra una alianza. Refiriéndose a una visita que hizo al *Shannon*, cuenta que encontró allí a un oficial de la *O'Higgins*, de apellido Silva; "y curiosamente", dice, "fui presentado a él como un gran peruano" (o peruanista), "cuando yo soy ahora un decidido chilenófilo. . ."

*LYNCH,*  
*“EL MEJOR VIRREY”*

Después del regreso triunfal que señaló el fin de la guerra del Pacífico, don Patricio Lynch retornó a Lima a cumplir la más alta misión que jamás le fuera encomendada. Iba ascendido a contralmirante y nombrado Comandante en Jefe de las fuerzas de ocupación del Perú. De esta manera vino a instalarse en el palacio de gobierno que le fuera familiar, premonitoriamente, cuando sirvió de edecán al Presidente Pezet durante la guerra con España.

Hagámonos cargo de cuál era la realidad política y militar del país en mayo del año 81, cuando don Pedro Lagos le hizo entrega de la jefatura. En Arequipa tenían los peruanos una División intacta por no haber intervenido en la contienda; en la Sierra empezaba a manifestarse la tenaz resistencia del general Cáceres; y en La Magdalena, cerca de Lima, el Presidente provisional García Calderón contaba con una guarnición de cuatrocientos hombres, que Lynch no objetó para tenerlo grato y traerle a firmar la paz con Chile. Menos claro todavía era el cuadro político, dividida como estaba la ciudadanía entre el bando civilista que apoyaba a García Calderón y el militarista partidario de Piérola, quien después de haber huido del campo de Miraflores pretendía seguir siendo el Presidente legítimo.

Para expedirse en este suelo inestable contaba Lynch con su probada habilidad diplomática y en última instancia con su ejército de trece mil quinientos hombres de todas armas, que se hallaba

distribuido entre Lima, Callao, Trujillo, Pisco y otros lugares estratégicos. Cierto que la lucha armada iba a continuar en enfrentamientos esporádicos y que hasta Huamachuco habría mucho que ver del orgullo y coraje de los peruanos; pero con todo, no fue en este terreno, sino en el administrativo y en el de las relaciones exteriores donde Lynch experimentó las más duras dificultades. Su primer encontrón fue con el alcalde de Lima, don César Canevaro, que se negó a presentarle el estado de cuentas de la Municipalidad. Zanjó la cuestión removiéndolo de su puesto junto con todo el Concejo Provincial para colocar sus funciones y las de la Prefectura del Departamento (provincia) en manos del chileno Adolfo Guerrero, que asumió con el título de Jefe Político de Lima. Al practicar el balance de la caja municipal, descubrió Guerrero que no contenía un centavo. Vino en seguida la lucha con el Poder Judicial. Dice Lynch en la Memoria respectiva que "los jueces de primera instancia y los tribunales se negaron a continuar en el desempeño de sus tareas y (...) la autoridad chilena se vio atada de manos para obligarlos con medidas de compulsión". Cuando esta especie de huelga se hizo insostenible, el almirante escribió al Ministro de Justicia "pidiendo el remedio". El destinatario tardó un mes en contestar, pero en su respuesta iba la aceptación de las ideas sugeridas "para dar a las partes seria garantía y confianza en los fallos". De este acuerdo resultó la creación de dos juzgados de paz de menor cuantía que se abrieron en Lima y el Callao, organizados por el antiguo Fiscal de la Corte de Apelaciones de Santiago, don Joaquín Godoy, y servidos por jueces chilenos. Con su sola experiencia administrativa de Iquique, tuvo Lynch que emprender el reordenamiento de un país desarticulado por la guerra y cuya gente enferma

de rencor no podía sentir ningún deseo de prestarle cooperación. Venciendo a cada paso un obstáculo, reorganizó el servicio de Correos de acuerdo con las normas del de Chile; puso en marcha el ferrocarril de Lima al interior, paralizado por las monteras de Cáceres; prohibió la publicación de periódicos que exacerbaran el odio; dotó de recursos a los hospitales y casas de huérfanos de Lima y Callao, que encontró en estado de miseria; mejoró la limpieza de las calles convertidas en basurales, y mantuvo en el ejército una disciplina de hierro, dentro y fuera de los cuarteles, para evitar que hubiese una queja respecto de su conducta. Considerando que la restauración económica era esencial para levantar la moral ciudadana y serenar los espíritus, puso el énfasis en el fomento del comercio, abriendo nuevos puertos al tráfico internacional y simplificando el régimen de exportaciones e importaciones, al mismo tiempo que castigaba drásticamente el contrabando. De inmediato se advirtió la convalecencia de los negocios a través de los derechos percibidos en Aduanas, que en sólo cuatro meses llegaron casi a cuadruplicarse.

De estos logros espectaculares salió el apodo de *el mejor virrey del Perú*, que dieron a Lynch los residentes extranjeros de Lima.

Pero esas medidas de buena administración no eran sino la faz rutinaria de su tarea. Esencialmente estaba allí para abonar el terreno de la paz. Ya vimos que al llegar se había encontrado con que dos hombres se disputaban la Presidencia, y optó por reconocer a don Francisco García Calderón, abogado de Arequipa, elegido por una asamblea de notables y confirmado por el Congreso. Para con él tuvo cuantas consideraciones cabían en sus incómodas circunstancias. Mas no tardó en saber que García era tan contrario como Piérola a acceder a

las demandas territoriales de Chile, las que pretendía reemplazar por una indemnización en dinero. En tal posición era apoyado por el Ministro de los Estados Unidos, Mr. Christiancy, tortuoso personaje que tenía por meta convertir al Perú en protectorado norteamericano. En este juego tenebroso se mezclaron, entre otras, la Sociedad del Crédito Industrial, que aspiraba a apoderarse del guano y el salitre y que a cambio de tales monopolios financiaría al gobierno peruano el pago de la indemnización a Chile; y la Peruvian Company, creada con la pretensión de supeditar a la anterior y a la casa Dreyfus, antiguos concesionarios franceses...

Tal era el panorama con que Lynch y el Ministro Joaquín Godoy se encontraron en mayo del año 81. Como era tradicional en sus conflictos internacionales, Chile tenía en su contra a las potencias, con la honorable excepción de Alemania, que pronto hablaría por boca de Bismarck para decir: "Dejemos de una vez que ese país heroico disfrute en paz de su merecida victoria". En cuanto a García Calderón, su objetivo práctico inmediato era ganar tiempo para completar el rearme del Perú. Recurrió con este fin a infinitos arbitrios dilatorios, tales como pedir que le fuera devuelto el Palacio de Gobierno, que antes de iniciarse las negociaciones se retiraran las fuerzas chilenas y que las condiciones de paz fueran discutidas conjuntamente con Bolivia. Rechazadas estas exigencias una a una por La Moneda, García Calderón apuró el tren de sus aprestos pasando armamento al reorganizado ejército y cediendo, por último, a los Estados Unidos el puerto de Chimbote para que lo usara como depósito de carbón de su escuadra. La clave de esta mudanza consiste en que ahora manejaba la política exterior de Washington el señor James Blaine, hombre de neto corte imperialista, y el nuevo Mi-

nistro yanqui en el Perú, general Hurlbut, mandó a Lynch una nota en que le hacía saber que los EE. UU. eran contrarios a toda cesión territorial y que apoyarían la tesis peruana del pago de indemnización.

Nunca pareció más lejana la concertación de la paz, nunca estuvo Chile tan cerca de verse cogido en un cerco mortal. En septiembre del 81 ya estaban en pie de guerra las Divisiones peruanas de Arequipa, Cajamarca, el valle del Rímac y lo que quedaba del ejército de Piérola; todas ayudadas con armas y dinero por un ardoroso Comité Patriótico que presidía el obispo Tardoya. En Bolivia, el general Campero delegó el mando para tomar la jefatura de las tropas. Desde Argentina presionaban para que Santiago ratificara el Tratado de Límites que decidiría la suerte de la Patagonia. Sentado sobre este polvorin, Lynch se concretó a redoblar la vigilancia en tierra y mar. Las instrucciones que esperaba llegaron al fin, y llegaron a tiempo, y era como él pedía a Dios que fuesen. Primeramente venía copia de un oficio del canciller José Manuel Balmaceda dirigido a Mr. Blaine, en que le hacía ver que Chile procedía y procedería como corresponde a un país vencedor de acuerdo con el Derecho Internacional, lo que equivalía a un rechazo frontal a la velada amenaza de Washington. El otro documento traía la firma del Presidente Santa María y en él se autorizaba al jefe de la ocupación para tomar cualquier medida extrema que la situación hiciera necesaria. Persuadido de que sólo a golpes de audacia podría evitar una segunda guerra, Lynch ordenó al coronel Del Canto desarmar la guarnición de García Calderón. A la cabeza de un batallón del Segundo de Línea rodeó Del Canto la casa presidencial de La Magda-

lena y sin encontrar resistencia recogió los mil fusiles y las municiones de su arsenal.

No se reponía el Presidente de esta sorpresa apabullante cuando Lynch emitió un *decreto* por el cual notificaba: "En lo sucesivo no se permitirá en la parte del territorio peruano ocupado o que más adelante ocupasen las fuerzas del ejército de mi mando, el ejercicio de actos de gobierno por otros funcionarios o autoridades que las establecidas por este Cuartel General y sólo subsistirán las autoridades municipales que al presente existen. . . etc. / Anótese, comuníquese y publíquese. / Septiembre 28 del 1881. / *Patricio Lynch. - Adolfo Guerrero, secretario general.*

Esto es, que el Presidente provisorio quedaba de hecho destituido.

La asombrosa movida dejó al pueblo peruano estupefacto. El Congreso tardó veinticuatro horas en salir de su desconcierto y al cabo sesionó para nombrar Vicepresidente de la República al almirante Lizardo Montero, dispuesto ya el ánimo para desencadenar la resistencia armada.

Pero sucedió que en esos supremos instantes afloró de nuevo el caudillismo congénito del país: Cáceres, celoso de Montero, se resistió a cederle su División, y a regañadientes se sometió al llamado a la cordura del Ministro Hurlbut.

Falla humana que Lynch aprovechó sin pérdida de tiempo para asestar a García Calderón el golpe de gracia. El pretexto fue la circular que éste envió al Cuerpo Diplomático dando cuenta de ciertos actos de gobierno que llevara a cabo en Lima después del decreto de virtual destitución. La orden de proceder contra él, dirigida al Intendente y coronel Valdivieso, decía que "Habiendo infringido don Francisco García Calderón la disposición contenida en el decreto de este Cuartel General

(...), proceda V. S. a su inmediata aprehensión y a la de don Manuel M. Gálvez, que ha seguido actuando como Ministro de Relaciones Exteriores. / Dios guarde a V. S. / *Patricio Lynch*".

El depuesto Presidente pasó a Lima y desde ahí al Callao, donde fue embarcado en el *Cochrane* con destino a Pisco. Allí se trasladó al vapor *Chile* y a su bordo viajó hasta Valparaíso para dirigirse a Quillota, lugar de su radicación forzosa.

En medio de la grito levantada por ese zarpazo inconcebible, Piérola, enemigo de García, celebró su caída. . .; a su vez, Montero rompió con Piérola; Piérola renunció a la Presidencia y volvió a Lima *con permiso de Lynch*; y hechas las paces entre Montero y Cáceres, formaron un nuevo Ministerio, incluyéndose ellos mismos en él, para activar el movimiento de resistencia.

Pero, entretanto, la espectacular energía de los golpes de Lynch y el eclipse político de Blaine habían modificado la actitud de la Casa Blanca, cuyo nuevo Presidente, Chester Arthur, acabó por estimar que eran justas las exigencias territoriales de Chile. Esto significaba que los Estados Unidos podrían ser árbitros en la negociación de la paz, pero no parciales de la causa peruana.

Con todo, los planes revanchistas continuaron, y llegó un momento en que Lynch juzgó (con la aprobación de La Moneda) que ya sólo cabía tomar la iniciativa con las armas. El 1.º de enero del año 82 partieron sus dos Divisiones a atacar a Cáceres adentro del valle del Rímac; y así se abrió la campaña de la Sierra mientras en Santiago conferenciaban el Ministro Balmaceda y el nuevo Plenipotenciario americano Henry Trescot.

La posteridad conoce al detalle esta contienda cordillerana entre Cáceres y Del Canto, cuyo encarnizamiento culmina en el combate de La Con-

cepción; pero es apenas conocida la doble batalla librada por Lynch desde el palacio de los Virreyes, donde a la vez que dirigía la estrategia de su ejército manejaba la política de ocupación, complicada por el estado de guerra y por la pugna insensata de los caudillos peruanos.

Pese a haberse firmado un protocolo con Trescot, en el que éste reconocía la legitimidad de las demandas de Chile, los Estados Unidos, sin decir agua va, hicieron valer la concesión peruana de una base naval en Chimbote; y con este fin despacharon para ese puerto la corbeta *Pensacola*. De alguna manera lo supo Lynch, y previendo las consecuencias irreparables que aquello podía generar, ordenó que el blindado *Blanco Encalada* saliera a toda prisa del Callao para ganar el quién vive al buque norteamericano. Es tradición en la marina nacional llegar a tiempo: en 1843 la goleta *Ancud* se adelantó por veinticuatro horas a la fragata *Phaeton*, que venía a ocupar el Estrecho a nombre de Francia; en 1879 la escuadra amaneció en Antofagasta con fuerzas de desembarco el día mismo en que los bolivianos iban a sacar a remate las salitreras chilenas... Y Lynch, el infalible, logró que esta tradición se confirmara. Cuando la *Pensacola* entró a Chimbote, hacía *dos horas* que el *Blanco Encalada* había echado el ancla, y su comandante Jorge Montt tenía izado en tierra el pabellón chileno. Falta advertir que un historiador naval, el almirante Rodríguez, afirma que los EE. UU. no tenían entonces en el Pacífico un buque del poder del *Blanco* y el *Cochrane*. Hoy parece fantástico, pero el hecho cierto es que ante la enorme desproporción de fuerzas la *Pensacola* optó por retirarse; y esta fue la última vez que el gobierno de Washington interfirió en el conflicto. El propio Trescot recono-

ció que de no haberse mezclado en él, la paz se habría firmado en una semana.

Sirvió también el suceso de Chimbote para abrir los ojos de los peruanos sensatos, que apoyaron al general Iglesias en su decisión de negociar sobre la base de ceder Tarapacá. Solución emanada de las conferencias de Chorrillos, que condujeron al tratado de Ancón tan pronto como el ejército de Cáceres fue destruido en el combate de Huamachuco.

*VIAJAR A EUROPA,  
VIVIR EN EUROPA...*

J. Suberoseaux  
R. Suberoseaux  
A. Kied,  
Flo. Unduraga  
y. Zapola  
a. Rojas Jimenez.

Podría decirse que los memorialistas chilenos fueron ante todo unos viajeros que contaron sus viajes. Desde Pérez Rosales hasta Alberto Ried el fenómeno se repite con excepciones tan raras como la de Zapiola, cuyos *Recuerdos de treinta años* parecen los de un hombre punto menos que sedentario.

Dentro de esta tradición secular debemos inscribir a Julio Subercaseaux Browne, autor de unas *Reminiscencias* que sólo conocen los lectores del Boletín de la Academia de la Historia, donde Jaime Eyzaguirre les diera publicidad en 1960. Escritor desaliñado, pero de ojo penetrante y memoria indeleble, esta "persona sin importancia y sin ambiciones", como él mismo se calificara, dejó un documento de imperecedero interés para el estudio de su medio y de su tiempo, y más que todo, de la vida de los privilegiados compatriotas que estuvieron en los palcos y hasta en el proscenio de la *Belle Epoque* europea.

Para viajar, antes que curiosidad y sed de aventuras, se requiere dinero, y Julio Subercaseaux lo tuvo a canastadas junto con nacer. Era hijo del archipoderoso don Francisco Subercaseaux Vicuña, terrateniente de Pirque y magnate salitrero con palacete en la manzana que hoy ocupa el Banco de Chile. Esta propiedad de cuatro mil metros cuadrados contenía una mansión dotada de tres salones, un comedor de nogal tallado con treinta y seis sillas tapizadas en cuero rojo, un escritorio decorado en azul, un *boudoir* rosado, billares con sala

de fumar anexa y seis piezas de alojados. Tenía dos jardines protegidos por lonas retráctiles, un invernadero de plantas exóticas, un surtidor, una laguna con puentecillos y cascadas y una gruta. Había a continuación un patio con parrón, frutales y gallinero; y al fondo una puerta que comunicaba con el Banco Mobiliario, del que era dueño don Francisco, el que así podía pasar de su domicilio a su oficina sin salir a la calle. "Por cada vapor llegaban muebles para la casa; recuerdo unas preciosas alfombras de Aubusson para los salones, por lo menos de siete metros por seis"... Así vivían los ricos de entonces, en cuya comparación los de ahora parecen menesterosos. Corrían pesos de plata, grandes como tejos; se exportaba el trigo sobrante y el país les había dado la zurra a Perú y Bolivia sin endeudarse ni empobrecerse. En ese Chile holgado, glorioso y sencillo a la vez creció Julito Subercaseaux, el que de paso para el Instituto Nacional hacía un aro en los establos de la Alameda, donde expendían leche al pie de la vaca. Pertenece a una generación de niños y jóvenes que dejó fama por las barrabasadas que se inventaban para suplir la falta de entretenimientos. De su primo Juan Eduardo Subercaseaux cuéntase una que le valió el ser expulsado de Mendoza. La víspera de inaugurarse la estatua de San Martín en el cerro de la Gloria este bromista le colocó una bacínica en la cabeza, y con ese adorno apareció el vencedor de los Andes cuando descorrieron el velo en presencia del alcalde y de las tropas formadas en cuadro.

Don Francisco partió para el Viejo Mundo en 1828, pasajero en el *S.S. Iberia*, vapor inglés de tres mil toneladas de la ruta de Magallanes. En esos tiempos dichosos no se conocía el pasaporte, como tampoco la vacuna, el impuesto a los viajes ni el

certificado de antecedentes policiales. A imitación de su pariente Francisco Undurraga, que viajó con una burra lechera, Subercaseaux pensó llevar una vaca; idea que abandonó por la más expedita de embarcar un cargamento de charqui de su fundo, chuño y sustancia de Chillán. La estruendosa máquina del buque no tenía otra misión que mover la hélice, porque el alumbrado era de lámparas de aceite; y no existiendo frigorífico, el *Iberia* debía renovar en cada puerto la provisión de carne y verduras. Este caleteo obligado alargaba a más de un mes la travesía de Valparaíso a los puertos franceses.

Su merced iba a Europa por seis meses y se quedó dieciocho años. El era así, desbordante y especial, y es su propio hijo quien recuerda sus anécdotas de personaje de historieta. Hallándose en París, su amigo el marqués de Monsalud le arregló una visita de homenaje a la destronada reina Isabel II de España, que vivía en suntuoso palacio de la avenida Kleber. Aunque instruido minuciosamente acerca del protocolo, de la manera de entrar, de saludar y de hablar, don Pancho atravesó el salón a grandes zancadas, tropezó en la alfombra, le dio un apretón de manos a la soberana y le dijo: "Cómo le va, señora". Recibido poco después por el Papa León XIII, le pasó veinte liras de propina al Cardenal que lo introdujo a la sala de audiencias. Para viajar por Inglaterra con su prole arrendó un carro especial que hizo enganchar a la cola del tren. Una de las casas en que vivió en París —la del 5 Avenue de l'Opera— tenía escalera monumental, un salón morisco, cielos rasos pintados por el paisajista Baudry, comedor con surtidor de agua y sala de baño con artefactos de plata. Para su servicio tomó una criada española, un *maître d'hôtel* alsaciano, un cocinero italiano con su pinche,

un *valet de pied* francés y un cochero norteamericano; los dos últimos con *habit à la française* confeccionados en sastrería especializada. Para la movilización de la familia y los alojados mandó hacer en la casa Million Guiet un *coupé*, una victoria y un *landau* de caja enjuncada, hecha a mano. Pirque, el salitre y el Banco Mobiliario daban para eso y más.

Potentados sudamericanos rumbosos como éste pululaban por cientos o por miles en el París de fines de siglo y fueron la materia prima que nuestro Ministro Blest Gana utilizó para elaborar su novela *Los trasplantados*. Se hacían notar en la misa de *haut ton* de la Madelaine, en las carreras de Longchamps, donde se codeaban con la *crème* del linaje y la fortuna, y en el paseo de carruajes del Bois de Boulogne, por donde desfilaban odorizando el aire con sus puros de veinte centímetros. En el invierno eran los primeros en llegar a Niza o Deauville, no podían perderse la *season* londinense, y estuviesen o no reumáticos tenían su lugar inamovible en las termas de moda de Suiza o Alemania. Con sus millones desparramados en lujos y placeres contribuyeron a la riqueza y a la alegría de un mundo ajeno, pero hay que decir que hicieron bastante por empobrecer el propio. Europa es la sanguijuela encantadora que dejó a nuestra América latina envuelta en un chalcito y a pie pelado.

Padre amante y generoso, don Francisco Subercaseaux quiso dar a sus hijos la mejor educación que podía procurarles su poderío financiero. Así el futuro autor de las *Reminiscencias* estudió en los más acreditados colegios y rindió bachillerato de letras en la Sorbonne.

A los dieciocho años Julio Subercaseaux Browne entró de lleno en la bullente vida social de la

colonia chilena. Previamente su papá (que así le llama a lo largo del manuscrito) lo había mandado a vestirse a Londres, de donde volvió con sus tenidas de etiqueta y de *sport*, con maletas de ropa interior, sombreros de la casa Lincoln Bennett y corbatas y calcetines de la Trenlett House; a todo lo cual agregábanse un prendedor de perla y otro de oro para el plastrón y tres modestos pares de colleras: de turquesas, de ópalos y de esmeraldas. De la *City* se trajo además, como timbre de suprema elegancia, la afición a las carreras de caballos y la amistad del joven *turfman* Lord Alfred Douglas, hijo del marqués de Queensberry y famoso después a causa de su funesta relación con Oscar Wilde.

En los salones de la casa paterna conoció Julio a la dorada *élite* que rodeaba a don Francisco. Uno de sus invitados habituales era don Federico Schwager, que mediante un préstamo del Banco Mobiliario se había hecho dueño de las minas de carbón de Coronel. Frecuentemente concurría a las tertulias el boliviano Aniceto Arce, accionista mayoritario del mineral de plata de Huanchaca. Entre los connacionales brillaban el autor de *Martín Rivas*, cuya asombrosa habilidad en diplomacia y contraespionaje había sido decisiva durante la guerra del Pacífico; don Ramón Subercaseaux, pintor "aficionado" que descubrió el genio de los retratistas Boldoni y Sargent; y don José Tomás Errázuriz, otro *amateur*, premiado en el Salón de París y que estaba casado con Eugenia Huici, a quien llamaban los franceses *la belle chilienne*. Amenizaba las comidas y bailes de don Francisco una orquesta de ocho músicos que dirigía el maestro Waldteufel, autor del vals *Los Patinadores* y rival de Johann Strauss. . .



En la Opera tenían los Subercaseaux un palco que era conocido como *le tramway fleuri* por el ramillete de bellezas sudamericanas que en él se lucían, tales como la esposa de J. T. Errázuriz, Blanca Blest, Mercedes Otaegui de Peña, Lola Iturbe, Amalia Errázuriz de Subercaseaux y Blanca Vergara.

Dotado de envidiables aptitudes mundanas, Julio Subercaseaux se introdujo con desenvoltura en el *smart set*, como se llamó a la aristocracia cosmopolita de esos días. Resulta sorprendente encontrarnos con que un compatriota circulaba entre los personajes de carne y hueso de *A la recherche du temps perdu*, v. gr., Reynaldo Hahn, Robert de Flers, Armand de Caillavet, la duquesa de Clermont-Tonnerre y el príncipe de Polignac. No se explica por qué no menciona al propio Proust, pero en cambio dice haber conocido a Anatole France, "la mejor prosa de Francia", como también a Stéphane Mallarmé, a Henry Bernstein (que era nacido en Iquique) y a Tristán Bernard. Es poco probable que otro chileno haya alternado con tanto europeo ilustre. En un almuerzo ofrecido en Londres por Eugenia Huici de Errázuriz conoció a la crema y nata de la nobleza británica y a un joven de mucho porvenir: Winston Churchill. En una sinagoga de París asistió a la boda de una hija de Rothschild: curiosa ceremonia judía que debe presenciarse con el sombrero puesto y donde el oficiante quiebra una copa de cristal en la cabeza de los contrayentes para recordarles la fragilidad de la vida.

Su figuración en el *smart set* no impidió a nuestro paisano frecuentar los antros de la bohemia nocturna de Montmartre, en cuyo cabaret *Le Chat Noir* hizo amistad con dos figuras inmortalizadas en los afiches de Toulouse-Lautrec: el *chansonnier*

Aristide Bruant y la cupletista Ivette Guilbert. Inevitablemente intimó también con el famoso humorista y propietario del cabaret, Rodolphe Salis, que le invitó a participar en la revista satírica de que era director; y de ahí nació su camaradería con Tristán Bernard y demás escritores montmartrianos. Revelado como un excelente versificador en francés, dedicóse a disparar sus saetas epigramáticas a diestra y siniestra. Algunas iban dirigidas a la susceptible colonia chilena, produciendo escozores que atizaron la división provocada por las noticias del inminente alzamiento contra Balmaceda.

Sus dos grandes aficiones, las letras y la hípica, se combinaron curiosamente para brindarle el más notable encuentro de su vida en el Viejo Mundo y para motivar la mejor página de sus memorias. Hallándose de paso en Londres, hospedado en el elegante hotel Berkly de Piccadilly, encontróse en el bar con su amigo del *turf*, Lord Douglas, quien le informó que Oscar Wilde alojaba allí mismo y se ofreció para presentarlos. Al entrar a su departamento lo sorprendió conversando con otra celebridad: el pintor norteamericano James Mc Neil Whistler. Sobre la mesa del saloncito destacaba una fotografía de Lady Wilde, autografiada para el hijo con su seudónimo de poetisa: *Speranza*. El Rey de la Vida lucía en el ojal "un lindo clavel amarillo". "Sonrosado, gordo y afeitado, el pelo un poco largo, Wilde no era buenmozo, pero sí atrayente, conversador admirable y divertido, con una voz melodiosa como la *voix d'or* de Sarah Bernhardt; además, no sabía decir, sino cosas agradables. 'Usted no parece sudamericano' —me dijo cuando me vio—; 'parece tan inglés como Douglas.' Le repliqué que no era raro porque mi padre era descendiente de francés y corría sangre inglesa por las venas de mi madre". El autor de *El ruiseñor y la rosa* fes-

tejó la visita con una botella de *champagne* de Ayala acompañado de canapés de caviar y papitas fritas. Fumaba cigarrillos Isherwood, con tabaco egipcio y boquilla de papel dorado. Al parecer, poco o nada decía Whistler, que en presencia de un chileno bien podía haber hecho algún recuerdo de su visita a Valparaíso, donde pintara dos de sus célebres *Nocturnes* en los días en que los españoles bloquearon y bombardearon el puerto. Contrastando con este silencio del yanqui, Wilde quiso saber de la actividad literaria en América del Sur; a lo que su interlocutor respondió que de hecho la desconocía por haber salido de allí en la niñez; y por decir algo agregó que si iba a París podría ponerlo en contacto con Blest Gana, el maestro de la novela nacional. . . Hablando de París, declaró Wilde que adoraba a Francia y enumeró a sus amistades del Sena, cuya lista encabezaban Sarah Bernhardt, el escritor Jean Lorrain (el que se batiría a duelo con Proust), y los poetas Mallarmé y Jean Moréas. Precisamente entonces proyectaba trasladarse al "centro vivo del arte" para escribir en francés —como lo hizo— su drama *Salomé*, el que sería estrenado por la Bernhardt y posteriormente traducido al inglés por Lord Douglas. La más fina de las comedias wildeanas, *El abanico de Lady Windermere*, estaba ya en la mente de su creador; el cual informó que trabajaba entretanto en una novela "que seguramente levantaría protestas": *El retrato de Dorian Gray*. . . Al retirarse el visitante, Wilde tomó un ejemplar de su libro *Fairy Tales* y se lo obsequió enriquecido con su autógrafo.

Meses después el nombre del gran escritor resonaba en Inglaterra al ver la luz su controvertido *Dorian Gray*. Fue el año en que se estrenó en París *Cyrano de Bergerac*, de Edmond Rostand, el año de la espectacular Exposición Uni-

versal y de la erección de la torre Eiffel. Para la colonia chilena fue el momento de su escisión en bandos antagónicos con motivo de la contienda civil que conmocionaba a la lejana patria. Tres declarados enemigos de Balmaceda: don Agustín Ross, don Augusto Matte y don Ramón Subercaseaux, se reunían secretamente en casa del último para ocuparse de la compra de armamentos y de la retención de los cruceros *Pinto* y *Errázuriz*, que se construían en astilleros franceses bajo la supervigilancia del almirante Juan José Latorre. Privar al Presidente de sus fuerzas navales se consideraba esencial para que la escuadra congresista ocupara los puertos salitreros y paralizara el transporte marítimo de las tropas leales. La intriga de los revolucionarios llegó hasta el despacho del Ministro Rouvier, canalizada a través del abogado Waldeck Rousseau, y con ella se consiguió que los buques permanecieran amarrados en El Havre. En tales operaciones el joven Subercaseaux hacía las veces de secretario escribiente, como persona de la confianza de su tío Ramón; y por una carambola de la suerte tocóle prestar a su causa un servicio extraordinario. Cenando una noche en casa del barón D' Erlanger, conoció a la hija y secretaria del Ministro de Grecia, *mademoiselle* Delvannis, quien le confidenció que el nuevo Ministro de Chile, don Carlos Antúnez, había iniciado gestiones para comprar el acorazado ruso *Retvisan* a través del Gobierno de Atenas. Noticia que esa misma noche le fue transmitida a Matte para que procediera a desbaratar la negociación.

Como prueba de que las pasiones políticas se atenúan a la distancia, estos balmacedistas y antibalmacedistas de París se mostraban los dientes, pero no se mordían; y el sabio Ministro Antúnez empeñábase en dar ejemplos de cordura y buenas

maneras. Cierta día, entre personeros de uno y otro bando, invitó a comer a su residencia a las familias de don Francisco Subercaseaux y don Luis Aldunate Carrera. Ocasión que las *Reminiscencias* no podían pasar por alto, pues fue entonces cuando Julio sintió encenderse en su pecho el amor que para siempre iba a unirle a Marta Aldunate, preciosa niña de diecisiete primaveras a la que sentaron a su lado en la mesa.

El naciente idilio cobró alas en los jardines del hipódromo de Longchamps, días antes o días después de las batallas de Concón y Placilla; y emprendió el vuelo nupcial cuando él obtuvo el sí de su amada en un entreacto del teatro *des Bouffes Parisiens*, el 19 de septiembre de 1891. El día mismo en que el derrotado Balmaceda tomaba el camino que el honor y el coraje le señalaron.

*EL FANTASTICO  
FERROCARRIL  
TRANSANDINO*

En 1872 fue inaugurado el telégrafo entre Chile y Argentina, quedando la distancia del Atlántico al Pacífico reducida a cero kilómetro y la altitud de los Andes a cero metro por la magia moderna de las instantáneas comunicaciones electromagnéticas. Era la línea alámbrica instalada a mayores alturas en el mundo, y por eso fue mundial la noticia de su puesta en servicio.

Esta obra memorable abrió el camino a la que debía dejarla en la sombra por su intrepidez rayana en la fantasía, por su costo ingente y por los obstáculos a primera vista insalvables que tuvo que superar. Mientras se hallaban ejecutando el proyecto telegráfico, sus promotores, los hermanos Clark, concibieron la idea de construir un "camino de hierro" que atravesara la Cordillera por sus boquetes y cañadones. Idea que tuvieron antes los norteamericanos Wheelwright y Meiggs, pero sin que la suerte o los recursos de sus días les permitiesen realizarla. Su dificultad insoslayable consistía en que siendo Santiago y Mendoza las ciudades que había que unir, la vía tendría por fuerza que cruzar la parte más alta del macizo y tal vez la más accidentada.

Cuando se menciona a Juan y Mateo Clark se incurre en el doble error de atribuirles la profesión de ingenieros y la nacionalidad británica. Eran chilenos, nacidos en Valparaíso de padre inglés y madre argentina: doña Tadea Torres, viuda del eminente Godoy desterrado por la dictadura de Rosas. Y no eran ingenieros, sino comerciantes importa-

dores relacionados con la plaza de Londres. Siendo todavía muy jóvenes —Mateo contaba apenas veintitrés años—, sobrevino la guerra con España, cuyas consecuencias para el país fueron el bombardeo de Valparaíso y la ruina de la marina mercante, y para los Clark, el forzoso cambio de giro que les convertiría en los contratistas de mayor vuelo a ambos lados del espinazo de América. Vamos a ver con qué profunda lógica y metódica estrategia atacaron la realización del colosal proyecto ferroviario; pero es menester recordar previamente cómo se viajaba entonces entre los puntos que el telégrafo había conectado preludiando el tendido de los rieles.

Un relato anónimo, reproducido por *The Chilean Review* de Londres, demuestra que el paso de la Cordillera seguía siendo la misma aventura terrible de los tiempos de la Colonia. Dice el cronista desconocido que en la patriarcal Mendoza no existía una empresa de transportes, y los preparativos del viaje eran como organizar una expedición en camellos para cruzar el Sahara. Una vez encontrados los arrieros disponibles, éstos se tomaban de tres a cuatro días en ir al campo a buscar sus mulas, herrarlas y proveerlas de forraje. Por cada una cobraban diez pesos, incluyendo esta tarifa el importe de sus servicios profesionales, y normalmente se requerían veinticinco para trasladar a una familia con su equipaje. El viajero experimentado sabía que había que llevar de todo, y al efecto compraba en el mercado “una tetera, ollas y cacerolas, cucharones, tazas, platos y cubiertos”; y en seguida los alimentos y bebidas: cebollas para combatir la puna, papas, pollos, carne en lata, salsa Worcestershire, sal, pimienta, azúcar, cognac, vino en damajuanas para los arrieros, *pâté de foie* para la altura, chocolate, cerveza Guinness, jamón y sal-

chichas. Para proteger la piel de la cara contra las mordeduras del frío se la embadurnaban con mantequilla de cacao, maquillaje pegajoso en el que se iba adhiriendo en sucesivas capas el polvo de la marcha. En esas caravanas no faltaban mujeres, ancianos, niños y criaturas de pecho, y el siguiente es el itinerario de la prueba de resistencia que debían afrontar. Salvo el corto tramo hasta los Hornos de la Cal, en que solían utilizarse coches tirados por seis caballos, todo el resto del viaje hacía a lomo de mula. El primer descanso lo tomaban en Villavicencio, a sesenta kilómetros de Mendoza, donde había un rancho de adobes de dos piezas, con piso de tierra, para pasar la noche. La segunda jornada obligaba a atravesar el mortal desierto de Uspallata, de ciento veinte kilómetros, soportando el sol cegador y el viento salvaje de las cumbres nevadas y repasando una y otra vez el encajonado río Mendoza. La posada de Punta de Vacas era un digno remedo de la de Villavicencio, y a su reparo se tendían los entumidos y apunados pasajeros, la cabeza descansando en bultos o monturas, para reponer sus molidos cuerpos. Espiados por los cóndores carniceros desfilaban por Puente del Inca y Las Cuevas juntando miedo para el paso de la cumbre, equidistante del Aconcagua y el Tupungato. Llegaban allí casi reventando las mulas para trasponer el lomo de la Cordillera a primera hora de la mañana, pues a nada temían tanto los arrieros como a las ráfagas huracanadas que ahí soplan al mediodía. Sólo empezaba a sonreír el paisaje en el descenso por la vertiente occidental, que amenizan la vegetación y los arroyos de Juncal y Río Blanco. Llegaban los viajeros a Los Andes irreconocibles, flacos, las posaderas peladas, y los riñones como apaleados; y con siete días y noches sin

lavarse traían la cara convertida en una máscara de cacao pegajoso y barro endurecido.

Estos heroicos "raids" eran los que Clark Hermanos se habían propuesto reemplazar por la travesía de pocas horas en confortables trenes calefaccionados. Tuvieron que esperar doce años, por causa de la guerra del '79 y la intromisión de los partidarios de un transandino por Atacama —el proyecto de Wheelwright—, a los que hubo que combatir con denodadas campañas de prensa y folletos. De otra parte, los Clark sabían que el tropiezo mayor no estaría tanto en la ejecución ingenieril como en la cuantía de los capitales necesarios, y de ahí la estrategia que idearon para no asustar a los inversionistas, que sólo en la sección chilena tendrían que arriesgar entre uno y dos millones de libras esterlinas.

Esta estrategia, tan genial como sencilla, consistió en construir primero otros caminos de hierro, los cuales en apariencia nada tenían que ver con el soñado Transandino, pero que a la postre iban a ser parte de él. Empezaron tendiendo el de mil y tantos kilómetros que unió a Buenos Aires con Mendoza a través de las pampas. Poco después, y poniendo a Argentina como ejemplo de país emprendedor y preocupado de intercomunicar su territorio, convencieron al gobierno chileno de la conveniencia de extender la línea Santiago-Valparaíso hasta la rica pero aislada región precordillerana; y éste fue el origen del ramal de Llay-Llay a Los Andes... De este modo, las locomotoras "pusieron sitio" a la montaña llegando por ambos lados hasta su base misma; y cuando los empresarios propusieron el tramo Los Andes-Mendoza, éste ya estaba instalado en la mente de todos como una necesidad imperiosa. Argentinos

y chilenos coincidían en estimar que era una vejación bajarse del tren para seguir en mula. . .

Una última valla tuvo que ser salvada antes de emprenderlas con la Cordillera: el diferendo limítrofe que por años mantuvo a las naciones interesadas al borde de un conflicto armado. Haciendo de cabeza de la firma, don Mateo Clark trasladóse a Buenos Aires para trabajar en favor de la paz amenazada. Hijo de influyente dama argentina y amigo personal de Mitre, Avellaneda, Rawson y Alberdi, como lo era en Chile de Pinto, Lynch y Balmaceda, llevó a cabo una incansable misión de diplomacia oficiosa que quedó estampada en su correspondencia con Vicuña Mackenna. Es tiempo de decir que era un caballero de bajo porte y contextura en apariencia frágil, de suaves maneras y voz persuasiva. Orador elocuente, tuvo a su cargo el discurso de inauguración de la estatua de Wheelwright. Su abuelo materno, el argentino José María Torres, había iniciado la irrigación de la provincia de San Juan; uno de sus tíos ingleses instaló la PSNC en el Perú; y su padre, Mr. James Clark, propuso la original idea de construir un "madero-carril" entre Huasco y las minas del interior. Por eso escribió que "el microbio de empresarios nos viene por vientre y lomo y en línea recta".

Aquietado el conflicto fronterizo, la *Clark's Transandine Railway Company*, constituida en Londres, dio comienzo a la construcción de la parte argentina del ferrocarril. Dos años después, en 1889, el Presidente Balmaceda contrataba el trazado chileno. Los planos, elaborados por un *staff* de ocho ingenieros, a los que asesoraba el suizo Alfred Schatzmann, especialista en ferrovías de montaña, especificaban una línea de trocha angosta de doscientos cincuenta kilómetros para enlazar a Men-

doza con Los Andes. Correspondían a Chile setenta y un kilómetros: el tramo más corto pero a la vez el más escarpado, en donde casi la mitad del recorrido se reduciría a curvas y cuyas pendientes (término medio 33 metros por kilómetro) indujeron al ingeniero Víctor Pretot a exigir cremalleras para un tercio del trayecto. Culminaría la obra a 3.200 metros sobre el nivel del mar, donde los trenes debían cruzar la frontera por un túnel de más de tres kilómetros cavado en la roca viva.

Acompañado de un séquito de Ministros y parlamentarios, Balmaceda viajó a Los Andes para inaugurar los trabajos; y con su peculiar oratoria expresó: "Fijamos en este instante el primer riel de un ferrocarril destinado a unir dos naciones y dos océanos". "Los obreros del progreso emprenden el dominio de las nieves eternas para que por este mismo sitio crucen libremente en los siglos venideros los soldados de la industria, los productos del arte y el ingenio humanos y los hombres de buena voluntad para quienes la paz es la luz del mundo."

Mil quinientos trabajadores pusiéronse a las faenas preliminares de nivelación, terraplenes y puentes y en la perforación de los túneles. Empresa de titanes, el Transandino sólo aceptaría comparación con el vertiginoso ferrocarril de Lima a la Oroya, construido por Meiggs con su ejército de carrilanos llevados desde Chile.

La atención de los asuntos financieros de la Compañía constructora obligó a don Mateo Clark a radicarse en Londres. Su biógrafo Santiago Marín Vicuña dice que la residencia habilitada para él en Queens Gate S. W. era "una mansión fastuosa", y añade que su boda con Mlle. Blanche Leslie se celebró en París, en la iglesia de la Magdalena, con lucimiento que tuvo ecos en el mundo aristo-

crático. Y es que no podía vivir de otra manera el contratista que requería de los inversionistas y banqueros internacionales un respaldo cuantioso para sacar adelante su proyecto máximo.

Por uno u otro motivo no pudieron reunirse a tiempo los capitales suscritos, y esto obligó a los Clark a invertir de su peculio personal para evitar la interrupción de las obras. En el momento menos pensado el horizonte se cubrió de nubarrones. Avanzaban los durmientes metro a metro entre Río Blanco y Juncal, desafiando los hombres el frío y los rodados de nieve, cuando una revolución en Argentina (julio de 1890) y la guerra civil en Chile (enero del 91) acabaron de cortar el flujo de capital británico. Endeudados en fuertes sumas con los blancos chilenos, los Clark, como si hubiesen delinquido, tuvieron que defenderse de un juicio de embargo. De alguna manera se arreglaron para pagar y para invertir encima trescientos mil pesos fuertes, y con este desesperado esfuerzo consiguieron colocar veintiocho kilómetros de rieles: la distancia de Los Andes al Salto del Soldado. Pero hasta ahí alcanzaron sus fondos y su crédito. En 1892 las faenas quedaron paralizadas, y ni los más pesimistas hubieran podido imaginar que tal situación duraría doce años. En este lapso, los edificios a medio construir, los alojamientos del personal, las vagonetas, herramientas, explosivos y materiales sufrieron el deterioro de la intemperie y el pillaje, y los ilustres hermanos acumularon cuatrocientas mil libras esterlinas en deudas y pérdidas. Doce años durante los cuales la economía chilena, en pleno auge salitrero, no fue capaz de afrontar la continuación de la obra. Sólo una voz, la del Ministro Pedro Montt, se dejó oír proponiendo la nacionalización del ferrocarril; el resto de nuestros preclaros estadistas opinaba que éste sería un elefan-

te blanco y que iba a beneficiar a Argentina y a perjudicar a Chile. En este tiempo se promulgaron cuatro leyes para fijar el *modus operandi* con los financieros londinenses, a cual de todas más tacaña y más parca en incentivos y garantías. Y para colmo, volvió a agravarse el problema limítrofe en términos de amenaza de guerra.

Con todo declarado en su contra, don Mateo obtuvo el más sonado e imprevisible de sus triunfos al formar la nueva Sociedad *Transandine Construction Company*, cuyo capital inicial de quinientas mil libras fue aportado por el Banco de Londres, Michael Grace (presidente) y Pearson and Son; estos últimos, constructores de un túnel bajo el Tamesis. Entre tanto el gobierno de Riesco (1903) había promulgado la quinta ley de *modus operandi*, llamando a propuestas públicas, que era el procedimiento sugerido por Clark Hermanos en 1872. . . Los Pearson y el Banco de Londres se apartaron entonces de la Sociedad, e ingresó en su reemplazo la casa Morgan, que suscribió la mitad de las acciones. Solución decisiva, pero que dejó a los fundadores reducidos a una posición minoritaria y de mínimo poder.

La flamante Compañía ganó la propuesta y en el invierno de 1904 se reanudó la construcción de la vía cubierta de herrumbre y piedras de rodados. El entusiasmo que suscitó esta sorpresa se tradujo en un banquete de quinientos adherentes en el Salón Filarmónico de Santiago, cuyos comedores, dice *El Ferrocarril*, veíanse adornados de flores "como un verdadero prado primaveral". A la cabecera se sentaron don Mateo y don Juan, envejecidos por esa lucha de treinta años, pero ahora radiantes de felicidad y orgullo. Se cantó el Himno Nacional y fueron repartidas medallas conmemorativas de oro y plata con la efigie de los vencedores de los Andes.

Entre los ocho discursos de rigor destacó el del senador Marcial Martínez, que dijo arrancando aplausos y risas: "En Inglaterra los habrían hecho lores; en Chile se les invita a comer".

Dos años después la línea llegaba a Juncal bajo la dirección del ingeniero Carlos P. White. En 1908 los rieles pasaban por la estación Portillo, a 2.300 metros de altitud. Sólo se interrumpía el trabajo por causa de tempestades de rayos o de avalanchas de nieve. Y desde el aire helado o desde las cornisas de los picachos, los cóndores observaban a los carrilanos como si fuesen ellos sus capataces.

En abril de 1910 —con atraso de varios años respecto de la sección mendocina— el reptante camino de hierro entró por el túnel de Caracoles, a la altura de las nubes, atravesando la mole pétreo que había sido horadada por las perforadoras hidroeléctricas. Entonces resonaron en la oquedad de la galería de tres kilómetros los gritos de argentinos y chilenos que corrían trastabillando en la penumbra para cambiar abrazos.

El "Transandino Clark", como debería llamarse si en este país nuestro se conociera el sentimiento de la gratitud, fue inaugurado el año del Centenario de la Independencia y en la fecha de la batalla de Maipú. Ninguno de los padres de esa hazaña de ingeniería y perseverancia estuvo presente: don Juan había fallecido en 1907 y don Mateo no pudo concurrir, retenido en Buenos Aires por imperiosos compromisos. Sus ojos visionarios no vieron pues la escena en que los convoyes arrastrados por locomotoras de cremallera se encontraron en la montaña seminevada, entre pabellones, guirnaldas y bandas de música; el instante famoso en que el anacrónico paso en caravanas quedó desplazado por esta placentera travesía de pocas horas.

Don Mateo Clark sobrevivió casi veinte años a la efemérides que su genio estableciera en las cumbres. Anciano irreductible, quiso un día contemplar sus paralelas de acero desde donde nadie las había visto: desde el aire. Acompañado de su hija Inés, que se hallaba de paso en Chile, y de su amigo Hernán Gana, trepóse a la barquilla del aeronauta Henry Short, anclada en la Fábrica de Gas de Santiago. Como unos despreocupados excursionistas, llevaban chocolates, naranjas y un termo con café. El globo remontó a seis mil pies y por tres horas derivó sin dejarse conducir hacia la Cordillera; y fue a caer de manera no muy elegante en un fundo de Quilicura.

Esta hija Inés, como Irene y Adrián, que eran sus otros vástagos, residían en Inglaterra; de suerte que al enviudar quedó don Mateo en completa soledad. Instalóse a vivir en el Hotel de France de la calle del Puente, y de ahí pasó sus últimos años rumiando los desencantos de una vida demasiado larga y batallada. Destruyó gran parte de su precioso archivo y se defendió del tedio escribiendo los artículos que publicaba en *El Diario Ilustrado* para criticar la mala administración del Transandino. Alcanzó, sin embargo, a verlo parcialmente electricificado en 1928, un año antes de tomar pasaje para la eternidad.

*AMALIA ERRAZURIZ,*  
*“ORA ET LABORA”*

Escribió en su *Diario* al entrar en la ancianidad: "Bendigo a Dios por todo lo que me ha concedido durante estos largos años. Le bendigo sobre todo por los hijos que me ha dado, por los ángeles míos que se ha llevado al cielo y por aquellos que aquí abajo son mi corona y mi alegría. Bendito sea también por el esposo ejemplar que escogió para mí en mi juventud y que me conserva en la vejez".

Se diría que fue sólo eso: una prolífica y devota madre de familia. Digamos, nada más que una mujer. . . Pero sucede que esta mujer dio tema para un libro de cientos de páginas, escrito y publicado en Francia con el título de *Amalia Errázuriz de Subercaseaux*;<sup>1</sup> y puede suponerse que para merecer tal homenaje ha debido sobresalir de la media.

Nacida Errázuriz Urmeneta, estaba llamada por el linaje y por la fortuna a disfrutar de todos los regalos de la existencia; pero esta candidata a la despreocupación y a los halagos prefirió apropiarse el lema *Ora et labora* para consagrar su vida al bien de sus semejantes y a la práctica rigurosa de los preceptos de Cristo.

¿De donde le vino esta luz evangélica? Acaso del ejemplo de su padre, el potentado Maximiano Errázuriz Valdivieso, que rezaba diariamente el rosario y usaba cilicio. También ha podido heredarla de la abuela paterna, Carmen Quiroga de Urmeneta,

---

<sup>1</sup>Autor: el P. Albert Kern; Edit. "La Bonne Presse"; París, 1936.

que hizo construir en Limache el hospital y el templo del Sagrado Corazón; demolidos por un terremoto, mandó levantarlos de nuevo como quien reemplaza un jarrón quebrado. Esta abuela legendaria era dueña del palacio Urmeneta, el más suntuoso de la capital de Chile; pero su lujo inaudito nada decía a la nieta, que allí pasó su infancia retraída como si estuviese de allegada. Confiesa en sus *Memorias* que su extrema timidez la inducía a esconderse y a huir de toda persona que no fuese de los suyos.

Era hermosa, el pelo claro y los ojos de color cambiante como el mar de Guayacán, a cuya orilla naciera: azules, grises o verdosos. A los doce años empezó a sentir una inocultable vocación religiosa; inquietud que han debido estimular sus tíos Joaquín Larraín y Crescente Errázuriz, a su tiempo arzobispos de Santiago, y dos tías que vestían el hábito carmelita. "Jesús, el dulce solitario, parecía llamarme. . ., yo escuchaba la voz de Aquel que me atraía por sobre todas las cosas."

Se daba por cierto que Amalia entraría en religión, cuando, en el curso de unas vacaciones en Lebu, conoció a un joven que nunca más iba a pensar en otra mujer. Se llamaba Ramón Subercaseaux Vicuña, y en tal ocasión pasearon ambos por el jardín de la casa paterna vigilados por la institutriz inglesa que no les perdía paso ni gesto. Volvieron a encontrarse en un baile en el palacio Urmeneta, y comenzó entonces la lucha entre la vocación divina y la atracción de ese mozo de porte elegante y alma de artista que la cortejaba con delicadeza conmovedora.

Casáronse en 1879, después de pasar ella por un retiro purificador en el convento del Sagrado Corazón; y el día de la boda un sacerdote amigo le dijo a Ramón: "Vas a tener por esposa a una cria-

tura angelical, que no ha rozado la sombra de un pecado”.

Cumpliría como mujer, trayendo al mundo un corro de niños, pero —dice el padre Kern— “toda su vida tendrá la nostalgia del silencio, de la pobreza y de la paz”. Y en sus *Memorias*, esta religiosa sin hábito explica su concepto del matrimonio, expresando que la mujer cristiana “debe cultivar su jardín interior para guardar en él a Jesús. Es por eso que, en lugar de precipitarse a un matrimonio cualquiera, ella espera confiada al que, compartiendo el amor de Cristo, compartirá también su corazón”.

Leído en nuestros días, parece de otro mundo. Por eso no es raro que su luna de miel se confundiera con los afanes de la caridad, ejercida en condición de enfermera voluntaria en el hospital de sangre instalado por su marido para curar a los heridos procedentes de la guerra del Pacífico. Contribución humanitaria que pudo haberle costado la vida cuando la explosión del cercano Polvorín derribó el techo de la sala común.

Su singular destino oscila entre la miseria que trataba de aliviar y el esplendor en que tocó vivir como esposa de un hombre de alta figuración nacional. De su viaje de bodas al Viejo Mundo volvió con una obra de arte como tal vez no hubo otra en Chile: el maravilloso retrato que le hiciera John Sargent, sentada al piano, entre flores, con su vestido de noche; tela que obtuvo medalla de oro en el Salón de París y reveló el genio de quien pintaría después a Teodoro Roosevelt y Woodrow Wilson, a Lady Churchill y John D. Rockefeller. Este laureado cuadro presidió el salón de la Chacra Subercaseaux, donde Amalia y Ramón se instalaron a vivir, junto al “Llano” cuyos terrenos regalara al Estado don Ramón Subercaseaux el viejo. La

señorial residencia estaba en medio de un parque inmenso que sus nuevos propietarios fueron adornando con pilas, cenadores, estatuas, un invernadero y una laguna suficientemente espaciosa para navegar en botes de vela.

En esta mansión de ensueño residió la familia en los intervalos de sus estancias y viajes por Europa. La larga prole nació casi toda en suelo extraño, empezando por Pedro, el primogénito, que vio la luz en Roma y fue bautizado en la basílica del Vaticano. . . Pero también desde allá volaron los ángeles que el cielo quitó a la joven madre. Primero fue el pequeño Francisco Javier, fallecido en París; en seguida la preciosa Emiliana, víctima de una lesión cerebral que la dejó paralítica y ciega. Para rogar por su mejoría, doña Amalia fue en peregrinación a Tierra Santa y rezó en las calles de Jerusalén y besó el polvo del Calvario y del Sepulcro Divino; en un raptó de fe propio de una santa llegó a besar las llagas de un leproso. Debió ser por esos días cuando adoptó, como su padre, el uso del cilicio; "un cinturón de hierro de puntas aceradas" (carta de Blanche Le Bidam a Blanca Subercaseaux). ¡Qué no hizo por obtener de las potencias celestes la cura milagrosa de la hija desahuciada! La llevó a Lourdes, ingreso a la Orden Tercera de San Francisco y con sus joyas pagó el viaje de los misioneros salesianos a la Tierra del Fuego. . . Producido el desenlace, escribió a su marido con serenidad irreductible para darle valor: "No te abandones a la tristeza, mi querido Ramón; recuerda que no hemos perdido a Emiliana; la hemos ganado para el cielo".

Esta desgracia la dejó como nunca en disposición de desear una existencia de retraimiento y oración; pero precisamente en esas fechas el Gobierno designó a Subercaseaux Ministro en Berlín



y Roma, y entonces la madre enlutada tuvo que resignarse a entrar en el boato y la frivolidad de la vida diplomática.

Sabiendo apenas saludar en alemán tuvo que sufrir la prueba tremebunda de presentarse ante el Kaiser, sola —los embajadores entraban aparte—, después de pasar por interminables salones con su vestido de cola arrastrada, hasta llegar a presencia del Emperador, un semidiós de coraza reluciente y mirada fulmínea a cuyos pies había que inclinarse casi hasta el suelo y salir en seguida con la cabeza humillada.

Cinco años permaneció en Berlín, sin llegar a acostumbrarse jamás; y salvo los viajes a Italia, vivió ese lustro deprimida por la nostalgia de la patria. En los helados inviernos berlineses la familia pasaba las veladas refugiada ante el fuego del hogar, el Ministro de Chile dibujando o dictando sus memorias a alguno de sus hijos, la esposa tejiendo para los pobres o componiendo su libro *Roma del alma*, del que se haría una edición en Francia. En la temporada de recepciones acudían al palacete desde la princesa Radziwill hasta los principitos Hohenzollern, pero esas doradas relaciones seguramente ignoraban que en días libres *madame Subercaseaux* se iba con su amiga *miss Addis* a los barrios bajos llevando dinero, ropa y medicinas para la gente menesterosa.

Otro tanto hizo en París cuando, en 1902, se detuvo allí en el viaje de regreso. En compañía de las Hermanitas de la Asunción subía a las mansardas de los caserones miserables para hacer el aseo y la comida a los ancianos abandonados y socorrer a los enfermos.

Declaró una vez que la impaciencia por hacer el bien llegaba a angustiarla. Por la casa de la Chacra Subercaseaux desfilaba cada día una co-

lumna de gente desamparada en demanda del "almuerzo de misiá Amalita", el que ella y sus hijas mayores trasladaban desde la cocina en grandes ollas humeantes. Más tarde venían las clases de Catecismo, dirigidas por ella en persona; y las horas de descanso las dedicaba al tejido y la costura para las obras de caridad, al gobierno de asociaciones católicas y a la redacción de artículos de propagación de la fe.

Si no fue ésta una santa, ¿en qué consiste la santidad? Ciertamente que lo que ella hacía puede hacerlo cualquier monja eficiente; pero es que una religiosa no tiene otra misión que cumplir. Lo grande es hacerlo cuando se soportan sobre los hombros los deberes de esposa, dueña de casa y madre de una decena de retoños. Criaturas que nacieron hasta en su madurez, a tiempo que otras eran arrebatadas por la muerte como brotes tronchados. Un día fue Rosario, de dieciséis años, tan hermosa y piadosa que don Ramón la hizo posar como modelo para pintar a la Virgen. Sucumbió entre atroces dolores, y con un mes de intervalo la siguió María-Auxilio, de trece años, arrancando a la madre los gritos desgarradores que estampó en el papel: "Rosario, ¡cómo te echo de menos! ¡Mis dos pequeñas: cómo os veo todavía entrar a cada instante en mi cuarto!... Y ahora, ¡qué vacío, qué soledad!"

En seguida se casaron Pedro, el hijo mayor, y Blanca, que eran sus confidentes y las voces de consuelo en las horas amargas. Luego el terremoto de 1906 dejó inhabitable su palacio Urmeneta, donde moraban los recuerdos del padre venerado, de la niñez melancólica y del único idilio de su juventud.

"Déjame mis penas, mi cuerpo extenuado, mi alma desolada y mi corazón llagado; lo acepto to-

do. . . ; mas, Señor, te lo suplico, no permitas que yo te ofenda.”

Esta resignación y estos ruegos tuvieron las recompensas que iban a aventar su tristeza en los años siguientes. La primera fue la vocación sacerdotal de Juan, que ingresó al Seminario en medio del desbordante júbilo materno. ¡Uno de su carne y de su sangre cumpliría el anhelo que ella no pudo realizar! . . . Y a partir de entonces convirtió en afán primordial de su vida el guiarlo en el camino hacia el altar. Obtuvo su matrícula en el Colegio Pío Latino Americano de Roma; y viajaba periódicamente allá, instalándose en un hotel de la cercanía, para verse con él a diario. Durante unas vacaciones del seminarista fueron juntos a Asís, peregrinando por los lugares en donde San Francisco dejó su huella eterna. Juan recibió el sacerdocio en la Semana Santa de 1920, y celebró su primera misa en Nuestra Señora de Luján el Sábado de Gloria. Hacía de acólito su hermano Pedro, alcanzado también por la luz del misticismo, y culminó la emoción escalofriante de la ceremonia cuando el futuro obispo, “pálido como la cera”, dio la comunión a sus padres llorosos, a tres de sus hermanos y a su cuñada Elvira Lyon.

De regreso en Chile, el joven sacerdote fue nombrado vicario de la parroquia de San Miguel, situada justo enfrente de la Chacra. Pero antes de que él volviese habíanse ido Elvira y Pedro, separados por el imperativo irresistible de entrar en religión. Nunca más volverían a verse, después de 14 años de vida matrimonial. Ella partió para Loyola, donde profesaría como dama catequista, y él para la isla Wight, Inglaterra, en condición de monje benedictino. Un caso sin precedentes que conmovió a la sociedad chilena e infirió a la anciana madre una profunda herida sentimental. Doble he-

rida, porque a la desolación en que quedó sumida añadíase la aflicción de no ser capaz de sobreponerse como santa, que eso era lo que se exigía a sí misma. “¡No podemos resignarnos a perder este hijo que llenaba la casa con su presencia tan amable, atrayente y ejemplar!” . . .

De esta pena agravada por el cilicio de los autorreproches no alcanzaban a distraerla sus agobiadores quehaceres de dirigente de la Orden Tercera Franciscana, de las Hijas de María, la Liga de Damas, las Conferencias de San Vicente, la revista *Cruzada* (la primera dirigida y redactada por mujeres) y el famoso Sindicato de la Aguja, creado por ella para la defensa del gremio de costureras.

Sólo volvió a sentirse feliz cuando su marido fue designado Embajador ante el Vaticano, porque esto significaba retornar a su Roma del alma y volver a ver al monje de la isla Wight. Subercaseaux fue recibido por S. S. Pío Undécimo en julio de 1925; y mientras él se concretaba a su complejo ajedrez diplomático —la separación de la Iglesia y el Estado—, ella escribía con prosa impecable sus últimos libros: *La Iglesia Católica*, *Vida de la Virgen María contada a los niños* y *Anna-María Taigi*, biografía de una doméstica que fue canonizada. Entretanto Juan había ido a reunírseles, y pronto daría a sus padres la satisfacción de haber sido elegido para ocupar una de las cinco secretarías papales. Honor conferido en homenaje a la madre, a la que Benedicto XV había llamado *la Embajadora* y de quien dijo que era la pastora que conducía su rebaño chileno.

Sobreponiéndose a los dolores corporales de la edad, viajaba a ver a su otro hijo en la edénica isla inglesa. Pedro vivía allí dichoso y, heredero del talento de su padre, pintaba los cuadros que hoy decoran los altares de la cripta de los monjes. Fue

entonces cuando doña Amalia expresó el anhelo de que un día hubiese en Chile un monasterio benedictino como aquél. . . , ¡y a quién se lo dijo!, precisamente al que iba a fundarlo!

Ya medio concluida y con su obra terminada, pero todavía animosa y pletórica de espíritu, manifestó en una carta a sus hijas que la bondad de Dios le daba a disfrutar de la vida "sin que yo experimente apego a nada de este mundo, presta a abandonarlo todo, sin tristeza por la vejez, sin temor a la muerte que se avecina, pero con un Amor en el corazón que me desliga de todo, un Amor que no tendrá fin, desencanto, disgusto ni interrupción y que irá creciendo hasta el último suspiro. . ."

*AQUELLAS MAQUINAS  
MAS PESADAS  
QUE EL AIRE*

Hay una generación de chilenos, la mía, que nació y creció a parejas con la aeronáutica. El primer ingenio con alas, ruedas, hélice y motor a explosión había surcado el cielo de Santiago poco antes de las Fiestas Patrias de 1910. Lo trajeron de Francia dos jóvenes deportistas, uno de los cuales, David Echeverría Valdés, sería más tarde *manager* del boxeador Quintín Romero. Tratábase de un biplano triciclo *Voisin*, construido de madera y lona y equipado con un motorcillo capaz de impulsarlo a cuarenta y tantos kilómetros por hora. Para apreciar su novedad entre nosotros debe tenerse en cuenta que sólo hacía siete años que los hermanos Wright habían realizado el primer vuelo mecánico de la historia, o primer brinco, puesto que el *Flyer* se mantuvo cuatro segundos en el aire en su ensayo inicial; e iban transcurridos apenas dos años desde que Louis Blériot cruzara el Canal de la Mancha. La máquina de Echeverría y Covarrubias fue exhibida bajo una tienda del Ejército instalada en el Parque Cousiño. Era como si hoy exhibiesen un cohete interestelar. En fila permanente de coches —y uno que otro automóvil— llegaban los caballeros de levita y las damas de falda hasta el suelo y sombrero monumental a contemplar la maravilla del siglo. El hombre ha vivido echando de menos las alas, como si tuviese vocación de pájaro o de ángel: su ansia de volar se remonta a la mitología china; en el Renacimiento concibió Da Vinci el planeador, el helicóptero y el paracaídas; Nos-

tradamus vaticinó el avión y Cyrano de Bergerac imaginó un reactor para viajar a la luna. El sueño milenario empezaba a cristalizar y ya teníamos en casa el vehículo alado que iba a abrir las rutas celestes. . . Curiosamente, sus propietarios no sabían gobernarlo y al parecer esperaban a un experto europeo que debía venir a enseñarles el arte del vuelo. Pero, curiosamente también, sucedió que entre la muchedumbre que acudía a observar el aeroplano se encontraba su futuro piloto. Este era el joven de origen francés César Copetta, dueño de un *garage* de la calle Ejército y famoso automovilista que había ganado en un *Panhard-Levassor* los Cien Kilómetros alrededor de la elipse del Parque. Ver Copetta el avión y coger el virus de la aviación fue todo uno, y ya no paró hasta abordar a David Echeverría, de quien se hizo amigo y del cual obtuvo la promesa de confiarle el pilotaje tan pronto como hubiese aprendido a volar. Siempre están listos los hombres idóneos o providenciales requeridos para cada necesidad histórica. El predestinado Copetta viajó a Francia y entró en los cursos que los hermanos Voisin dirigían en Mourmelon-le-Grand. En esta escuela se había graduado el chileno José Luis Sánchez Besa, expatriado a raíz de una tragedia pasional, y que pronto sería el tercer vencedor del Canal de la Mancha y más tarde renombrado fabricante de aeroplanos de guerra. Premunido de su *brevet* de piloto y mecánico aéreo, Copetta volvió a Chile para hacerse cargo del Voisin de Echeverría y Covarrubias. Trasladado el biplano a la Chacra Valparaíso, en Ñuñoa, Copetta se elevó en la tarde del 21 de agosto, sin anuncio, en presencia del dueño del predio, de sus inquilinos y de dos reporteros de *El Diario Ilustrado*. El avión, pintado de blanco, "partió como un celaje sobre sus ruedas para tomar vuelo", reza la crónica exclusiva de Li-

sandro Santelices; "dio unas dos vueltas corriendo por el suelo y luego se presentó a nuestra vista uno de los espectáculos más emocionantes: las ruedas dejaron el suelo y poco a poco el aeroplano comenzó a ascender, pasando por alto la acequia del extremo norte del potrero, y después de un hermoso viraje pasó por sobre los espectadores..." / "Habíamos visto, por fin, volar a un aparato más pesado que el aire..." Convencido de la pericia del piloto, Echeverría lo acompañó en el vuelo siguiente; y en medio de la euforia producida por la experiencia, acordaron volar en el Club Hípico a manera de contribución a los festejos del Centenario de la Independencia. Habría sido el número culminante del programa, entre los banquetes a las delegaciones extranjeras, las luminarias, la parada militar, las carreras y la revista naval internacional, de no haberse producido el accidente de aterrizaje que destrozó un ala y el timón de profundidad y frustró la presentación proyectada. De entre las piezas destruidas salió el piloto con una mano rasguñada y diciéndole a Echeverría: "No fue nada, no fue nada".

Aunque estrenada con un costalazo, la aviación chilena surgió sintomáticamente como sincronizada con los volantines precursores de la primavera y con la alegría de unas fiestas patrias como no volverían a verse hasta dentro de cien años.

Estos primeros vuelos de Copetta y las exhibiciones del acróbata italiano Cattaneo, despertaron la vocación de cuatro jóvenes llamados a encumbrarse a la fama. Eran los tenientes Manuel Avalos y Eduardo Molina y los corredores de bicicleta Luis Alberto Acevedo, ex cantinero del Teatro Santiago, y Clodomiro Figueroa, que había empezado como dependiente de un almacén de abarrotes. Los cuatro fueron a Francia, los militares enviados por

el Ejército y los ciclistas con dinero recaudado en colectas y beneficios. Excepto Figueroa, estudiaron en la escuela L'Espace, de José Luis Sánchez Besa, donde también se graduaría el teniente Bello y con él, Bielo Vusić, primer aviador peruano.

El historiador Enrique Flores Alvarez ha contado cómo la aviación devino en fiebre universal. Se multiplicaban en Europa las fábricas de aeroplanos, y dióse el caso de nuestro paisano Sánchez Besa, que llegaría a poseer cuatro talleres de montaje de esas frágiles máquinas desprovistas de cabina que se compraban por veinticinco mil pesos. En 1911 pierden la vida en el mundo cien pilotos —a razón de dos por semana—, y el propio Sánchez Besa tuvo una caída desde cien metros de altura, quebrándose una pierna y cuatro costillas. El primero de los mártires chilenos sería su discípulo Acevedo, que volando sobre Concepción (abril 13 de 1913) se precipitó al Bío-Bío por efecto de un golpe de viento. Desastre recordado con un monolito y una biografía popular del garzón que fue capaz de convertirse en aviador.

Pero los riesgos del peligroso deporte no arredaban a sus cultores. Caído Acevedo, su camarada Clodomiro Figueroa no pensó sino en continuar la obra que juntos iniciaran como fundadores de la modesta Sociedad Chilena de Aviación. Su primera actitud fue volar a beneficio de la viuda, llevando las alas ceñidas con crespones de duelo. En un *Blériot* de segunda mano estableció el récord nacional de altura y velocidad, volando de Santiago a Bатуco en treinta minutos y pasando sobre el cerro San Cristóbal a mil quinientos metros. Poco después permaneció en el aire tres horas y quince minutos, y a raíz de este récord continental el público llenó el Teatro Santiago para escuchar su conferencia *Cómo me hice aviador*. Una foto his-

tórica muestra a su monoplano, llamado "Caupolicán", cayendo de nariz sobre una casa de la calle Ejército. Salvado por milagro, el ya célebre don "Cloro" puso su ambición en la hazaña de cruzar la Cordillera, optando al premio creado por ley de la República para el primer vencedor del macizo. La fama le atribuye una frase de bronce que no puede haber salido de su boca campechana, comedora de chunchules y guatitas picantes: "O atravieso las nevadas cumbres, o ellas serán mi tumba". Para colmo, ni fueron su tumba ni logró atravesarlas. Hizo tres tentativas en el "Valparaíso", aeroplano de ochenta caballos comprado con fondos reunidos en colecta pública por sus admiradores porteños. En la primera ocasión despegó desde un potrero de Los Andes, entre la expectación del gentío, que acudió en trenes especiales y pernoctó llenando los hoteles y los bancos de la plaza. Despedido con millares de pañuelos y banderitas, el audaz partió antes de la salida del sol, abrigado con hojas de diario metidas entre chomba y camiseta. Media hora más tarde se declaró un incendio en Valparaíso, y creyendo que las campanas bomberiles anunciaban el triunfo de don Clodómiro, los templos echaron las suyas a vuelo y los buques se plegaron con el ronco vocerío de sus sirenas, en los justos momentos en que el aviador aterrizaba en el potrero de La Pepa, rechazado por el viento que le impidió penetrar en la Cordillera. . . Insistió dos veces, ya sin tantos espectadores ni campanas equivocadas, hasta darse por vencido cuando comprobó que el avión no tenía techo suficiente para alcanzar la altitud requerida.

Entretanto, en un potrero de la policía en Lo Espejo había empezado a funcionar la Escuela de Aeronáutica Militar, el nido de la futura Fuerza Aérea, creada por la visión de los generales Dartnell

y Pinto Concha. La dirigía el capitán Avalos, aquel oficial de artillería que cobró alas viendo volar a César Copetta; y el incipiente aeródromo de El Bosque contaba con unos hangares adquiridos en Alemania, talleres de carpintería y mecánica, algún depósito de gasolina y un catavientos. Había seis aviones de instrucción, ninguno más potente que el que usara Figueroa en sus intentos de sobrevolar los Andes. La dotación de vehículos auxiliares comprendía automóviles de campaña, camiones de remolque y un auto-taller equipado con herramientas y repuestos. Para ingresar a la Escuela se exigía ser soltero, tener buena vista y no pesar más de 75 kilos. Al primer anuncio acudieron sesenta interesados, sin contar dos mecánicos de la Maestranza del Ejército que habían ido a Francia para especializarse en la escuela de Voisin. Estos mecánicos y el carpintero español Manuel Penelas llevaron su celo y su ingenio hasta el punto de inventar dos artefactos de entrenamiento sin parecido en el mundo. Uno era un barril acostado sobre el cual se sentaba el alumno, la vista vendada, para contrarrestar con el bastón de comando los movimientos de inclinación y elevación o picada que le imprimían los ayudantes del instructor. El otro consistía en un pequeño monoplano colocado sobre un pivote, fijo a su vez en un trípode, que el aprendiz utilizaba para familiarizarse con el gobierno de un avión en vuelo.

Ufano de su Escuela —que por algo lleva ahora su nombre— el capitán Avalos participó con ella en la parada militar de 1913. Los aeroplanos *Blériot* y *Breguet* llegaron al Parque Cousiño transportados en cuatro carretones especiales; en presencia del Presidente Barros Luco fueron depositados en tierra, y luego de abrirles y tensarles las alas, que venían plegadas, montaron en ellos el propio

Avalos, el teniente de artillería Arturo Urrutia, primer piloto graduado en El Bosque; el teniente 2.º Francisco Mery y el sargento Luis Omar Page. La histórica escuadrilla despegó envuelta en polvareda, asustando con el ruido de sus motores a la caballada de los regimientos, y sobrevoló la ciudad para aterrizar minutos después saludada por la clamorosa ovación de la concurrencia.

Aquellas débiles máquinas de asiento descubierto y desprovistas de freno (dispositivo introducido más tarde por Sánchez Besa) volaban a la buena de Dios. Viniendo un día desde el sur el teniente Enrique Pérez Lavín, se le hizo de noche y tuvo que guiarse por las luces de un tren de pasajeros que corría a igual velocidad que el aeroplano, hasta que aquél se detuvo en la estación de San Bernardo; y desde allí ubicó Lo Espejo por las fogatas que habían encendido en la cancha. Como tampoco se conocía la partida automática, se "lanzaba" la hélice a mano, mientras los asistentes sujetaban el avión por el fuselaje hasta que el piloto hacía una seña para que lo soltasen. Este primitivo sistema tuvo la culpa de otra aventura sucedida al teniente Pérez Lavín durante las primeras maniobras combinadas de la Aviación con las fuerzas terrestres. Encabezando su escuadrilla el capitán Avalos se trasladó a Linares... , en tren, llevando sus cinco aparatos desarmados en vista de la lejanía del lugar de reunión. En lo mejor del simulacro de combate Pérez Lavín perdió la orientación y se encontró volando sobre un campo desconocido. Aterrizó en el consabido potrero y pidió información a un huasito que acertó a pasar por el sitio. Para elevarse de nuevo hizo que éste se trepara a la cabina y diera el contacto mientras él lanzaba la hélice. El huaso cometió el error preciso para que el aeroplano arrancara dando tum-

bos, y el aviador tuvo el tiempo justo de tirarse al suelo y saltar en seguida para cogerse de la cola. Al horrorizado ayudante se le voló la chupalla, el poncho le tapó la cara y a los denuestos del piloto contestaba pidiendo socorro a gritos. Al cabo de enormes esfuerzos consiguió el oficial llegar hasta el asiento para controlar el bastón cuando pasaban rozando la copa de un árbol.

Por valientes que fuesen los pilotos de esos años, no podían sustraerse al temor y la superstición, cosa explicable en vista de la inseguridad del material en uso. De ahí los escapularios, estampas religiosas y mascotas a que confiaban su protección. De otro lado, ¿cómo no temerles a ciertos misterios funestos recordando la fecha y el año en que se mató Acevedo? El avión en que cayó Francisco Mery, primer mártir de la aviación militar, llevaba el nombre de "Manuel Rodríguez", así se llamó también el *Sánchez Besa* en que desapareció el teniente Bello, que para colmo estaba registrado con el número 13.

Así, entre desastres, éxitos, fracasos y visionaria intuición del futuro se abrió camino la aviación nacional. Como si quisieran sus precursores equiparar el brillo del "arma nueva" con el de las otras, en menos de dos lustros la cubrieron de laureles. Chileno fue, en América del Sur, el primero que voló de noche: el sargento Page (27 de febrero de 1914), en un biplano construido por Félix y César Copetta. Chileno el primer paracaidista: Lagreze. Chileno el primer piloto suicida: Dell'Oro, que en la Guerra Europea lanzó su máquina contra la de un austriaco para traerla al suelo con la suya envuelta en llamas. El primero que cruzó la Cordillera por la parte más alta: Godoy (1918), y el primero que lo hizo de ida y vuelta: Cortínez. Y el padre del correo aéreo: el chilénísimo don "Cloro"

Figuroa, que en 1919 transportó de Santiago a Valparaíso (del Club Hípico a Playa Ancha) una valija amarrada a la intemperie detrás del asiento.

En la memoria de los niños contemporáneos quedaron esas imágenes de audacia y coraje grabadas de manera indeleble. Siendo dos albores paralelos no pueden ser evocados por separado, porque en el recuerdo se entremezclan las proezas de los aeronautas con las cómicas de Chaplin, con las expediciones polares de Shackleton, las peleas de Dempsey, el Panorama de la Batalla de Maipú, el Presidente Juan Luis Sanfuentes, nuestros padres en su juventud, el colegio, la revista *El Peneca*, los tranvías azules y la juguetería de Gath & Chaves, que todo es uno y lo mismo en el paraíso perdido de la infancia.



*A LA SOMBRA DE  
JOSE TORIBIO MEDINA*

En un almuerzo campestre —me contó cierta vez Joaquín Edwards Bello— un huaso rico se jactaba de que él también tenía en su familia un literato aficionado a escribir. “¿Quién es?”, le preguntó Joaquín. “José Toribio, pues.” “¿José Toribio, qué más?” “Medina, pues, señor.”

Este aficionado a escribir, que echó al mundo centenares de volúmenes, era apenas más conocido en la ciudad que en el campo. El mismo le refirió a Armando Donoso, atragantándose de risa, que cuando vino a Santiago su colega argentino Adolfo Carranza preguntó su dirección a un cochero y éste lo condujo al domicilio de un famoso preparador de caballos de carrera.

La señora Mercedes Ibáñez de Medina se quejó un día ingenuamente ante otro visitante extranjero, Charles E. Chapman, profesor de la Universidad de Berkeley, California: “A veces quisiera que mi marido hubiese nacido en Inglaterra o en los Estados Unidos, porque allá estiman a un hombre por su trabajo, mientras que aquí, si uno no habla de su persona, la gente cree que uno no vale nada, y mi marido es demasiado modesto para hacer alarde de sí mismo”.

Convengamos en que un historiador no puede alcanzar la popularidad de un as de la canción, y tengamos en cuenta que don José Toribio escribía para un público restringido, de estudiosos y bibliófilos, como que el más accesible de sus libros, *El piloto Juan Fernández*, tuvo un tiraje de doscientos ejemplares... Pero, con todo, y aunque nos

duela, tenemos que admitir que el primero de los historiógrafos hispanoamericanos era mucho más considerado fuera que dentro de su país. Acabo de mencionar a dos personalidades extranjeras que viajaron para conocerle o consultarle. Sólo él y Vicuña Mackenna, entre nuestros compatriotas, vieron sus obras completas adquiridas por el *British Museum* de Londres. Fue en esa ciudad, en ocasión del XVIII Congreso de Americanistas, donde el historiador Samuel Lafone y Quevedo dedicó el grueso del discurso de apertura al elogio de este chileno casi ignorado en su patria. En el libro *Chile Moderno*, el inglés W. H. Koebel afirma que es "la más grande autoridad histórica en Sud América". Altamira escribió: "Será poco menos que imposible dar un paso en historia americana sin acudir a las publicaciones del señor Medina"; y esto lo confirma el hecho de que sea citado por autores del calibre del argentino Bartolomé Mitre, del peruano Ricardo Palma, el yanqui George Millar y el español Menéndez Pelayo. Fue este último, nada menos, quien patrocinó su ingreso a la Real Academia de la Lengua; y hay que recordar que también hubo para él un sillón en la Real Academia de la Historia y no olvidar que recibió la Gran Cruz de la Orden Civil del rey Alfonso XII. . . Nada de raro, por consiguiente, que al llegar la corbeta *Baquedano* a las Filipinas sus oficiales fueran colmados de atenciones en la Universidad de Santo Tomás, donde sólo sabían de Chile por los libros de Medina y donde admiraban el trabajo de benedictino de su *Imprenta en Manila*.

Medina era bajito, calvo, de perilla en punta y anteojos, parecido a Antón Chejov. Feliú cuenta que para compensar su corta estatura colocaba sobre su silla de trabajo el grueso Diccionario de la Lengua Castellana. Donoso dice que era "enérgico, seguro

en sus movimientos, de fácil y fresca verba". Fue el primer autor nacional que usó la máquina de escribir, e intentó convencer de sus ventajas a Vicuña Mackenna; tentativa frustrada en vista de que el vertiginoso colega escribía más velozmente a lápiz que con ayuda de cualquier aparato mecánico. Pese a la gran diferencia de edad, unió a don Benjamín y a su joven discípulo una amistad sin sombra de envidia ni de celos. Vaticinó Vicuña Mackenna: "Este muchacho dará que hablar un día más allá de las fronteras de Chile". Eran dos espíritus superiores hermanados por el sacerdocio de la historia y perfectamente avenidos por sus caracteres, en los que primaban la comunicabilidad y el buen humor; por eso Vicuña contaba a Medina entre los "alojados" de rigor en su fundo aconcagüino de Santa Rosa de Colmo. Si el dueño de casa era alegre y dicharachero, la visita —que llegaba de sombrero cucalón y chaqueta de alpaca— era aficionado a los chascarros, a las riñas de gallos, al *can-can* y a las novelas de alcoba.

Quiso la suerte que Medina, como Vicuña, poseyese fortuna o renta suficiente (en su caso, inversiones de Bolsa) para dedicarse a escribir de manera exclusiva y eximido de toda preocupación económica. De no ser así, apenas le conoceríamos como autor y, según se apreciará más abajo, gran parte de su producción habría quedado inédita.

Al enterar cincuenta años de trabajo, en 1923, fue objeto de homenajes que por unos días le mantuvieron expuesto a la relativa curiosidad pública. Hablando en la Universidad, don Domingo Amunátegui dijo que al examinar su obra parecía inverosímil que ella hubiese sido realizada por un solo hombre. La *Revista Chilena de Historia y Geografía* le dedicó un número completo, incluyendo una crónica del mexicano Rafael Heliodoro Valle, que le

califica de “monstruo de eruditos”, y otra del californiano Chapman, que recuerda la entrevista concedida por el “superhombre” —así le llama— en su casa de la calle Doce de Febrero, donde tenía instalada la legendaria *Imprenta Elzeviriana*, en que imprimía sus libros. Cumplíase medio siglo desde la publicación de su primer manuscrito, un comentario sobre la novela *María* de Jorge Isaacs, y los expertos Guillermo Feliú, Omer Emeth y Armando Donoso habían hecho denodados esfuerzos por resumir en los estrechos espacios de la revista el panorama de la cosecha del maestro, cuya sola nómina de títulos ocupa interminables páginas. Medina había estudiado leyes por complacer a su padre, que aunque componía pulidos versos no deseaba que su hijo se dedicara a las letras. Pero oponerse a esta vocación es como sujetar un río con las manos, y a los veintidós años asumió el puesto de secretario de la Legación en Lima, destino que iba a permitirle iniciar sus estudios de literatura colonial y publicar allí sus ensayos gemelos: *El amor en “La Araucana”* y *Ercilla juzgado por “La Araucana”*. Su carrera de investigador de alto vuelo, sin embargo, no comienza sino diez años después, en España, adonde fuera como secretario del Ministro Patricio Lynch. Ayudado por un equipo de amanuenses copió cerca de dieciséis mil páginas de documentos y libros en archivos y bibliotecas públicas y privadas de Madrid, Sevilla y Simancas; trabajó como ningún historiador nacional había hecho hasta entonces y que costó al gobierno chileno diez mil pesetas pagadas a los copistas. Ahí estaban, entre otros diamantes, las cartas de don Pedro de Valdivia reproducidas en el Archivo de Indias; y lo más valioso de ese cargamento de papel escrito: la documentación completa relativa a la Inquisición española en América, descubierta por

el incansable investigador en los sótanos del castillo de Simancas. Conversando con Chapman declaró Medina que esto era lo más importante que había traído de España, porque allá mismo desconocían su existencia y porque gracias a este hallazgo pudo él dar a conocer de manera exhaustiva y definitiva lo que fue aquella siniestra institución del fanatismo religioso. Fruto primordial del descubrimiento de Simancas fue su *Historia del Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición de Lima*, que publicó en 1887; trabajo en dos tomos en donde se narra o se hace referencia a más de tres mil procesos por herejía, brujería y otras causas. Escritor rapidísimo, sólo aventajado en esto por Vicuña Mackenna, don José Toribio compuso este libro de ochocientas sesenta páginas en cuarenta días. Como el grueso de sus obras, lleva el sello de su propia imprenta y la mención del limitado tiraje: doscientos cincuenta ejemplares. . .

La imprenta Elzeviriana ocupaba un altillo al fondo de su casa habitación y estaba dotada de una prensa movida a mano, cuyo volante se conserva en la Sala Medina de la Biblioteca Nacional. Daba trabajo a cuatro obreros: seguramente dos prensistas, un tipógrafo y un encuadernador. Anotó Chapman que los días lunes, mientras el personal "componía el cuerpo", Medina paraba tipos o manejaba la máquina. En esto y en la oficina era ayudado por su esposa, incomparable secretaria, archivera, copista y correctora de pruebas, de quien dijo Donoso que "ha sido para el escritor lo que el árbol para la enredadera". Estaban casados desde 1886, y el único retoño que pudo haber nacido de esta unión se malogró a consecuencia de un accidente ocurrido en el taller. Un día en que Medina trabajaba, no se sabe si imprimiendo o guillotinando, hirióse una mano, y al ver el chorrillo de sangre que ma-

naba directamente de la vena doña Mercedes cayó al suelo desmayada y de resultas del golpe se produjo el aborto de la criatura que esperaba.

Se puede decir que en Doce de Febrero 49 lo que no era imprenta y bodega de papel era biblioteca. La imponente colección, que llegaría a reunir cuarenta mil volúmenes, cubría las paredes del escritorio y de varios cuartos e invadía parte del salón, donde los títulos predilectos ocupaban estantes de madera tallada. Entre incunables traídos de cinco viajes por América y Europa, entre rarezas guardadas en estuche, o apolilladas o manchadas por la humedad, estaban la *Doctrina en lengua quechua*, primer libro impreso en el continente; el único ejemplar conocido del *Manuale Sacramentorum* y todas las ediciones existentes de *La Araucana*, excepto una que el gran coleccionista no pudo conseguir nunca. Mostrándole a Chapman ese tesoro bibliográfico —que más tarde sería tasado en cincuenta mil dólares oro—, Medina le dijo: “Esta biblioteca representa la mitad de mi vida. No es posible imaginarse los sacrificios que ella me ha costado”.

Juntar ese cerro de sabiduría impresa fue sin duda una hazaña; pero más lo fue el escribir millares y millares de páginas con el resultado conocido. Al decir de Donoso, en aquellos años el mejor vendido de sus libros no le daba a un escritor nacional para vivir tres meses con decencia, y ya sabemos de los ínfimos tirajes de las obras medinianas, faltando por agregar que algunas, como la *Historia de la literatura colonial* y la monumental edición de *La Araucana*, con la biografía de Ercilla y sus documentos —cinco volúmenes de gran formato—, quedaron íntegramente en bodega. De suerte que, como editor, solía perder hasta el último peso inver-

tido, y como autor, no hay indicios de que haya recibido alguna vez compensación pecuniaria que valiera la pena. Ciertamente que el Estado pagó la impresión de obras documentales como *Valdivia y sus compañeros* (doce tomos), *Actas del Cabildo de Santiago* (veintitrés tomos) y *Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile* (treinta tomos); pero en el caso particular de *La Araucana* y sus anexos, el autor no vio jamás los seis mil pesos que le fueron prometidos para financiar esta obra, que el marqués de Laurencín saludó en España como “un soberbio e imperecedero monumento”.

Medina era, pues, un Quijote de la historiografía americana y un benefactor de la cultura nacional, como a su tiempo sería un filántropo, al donar a su pueblo la más completa biblioteca de asuntos coloniales formada entre nosotros, conjuntamente con su rica mapoteca y su valiosa colección numismática.

No es de extrañar que este enamorado del arte de Gutenberg, que imprimía y encuadernaba con sus manos y perdía dinero alegremente, haya dedicado cerca de sesenta publicaciones de erudición asombrosa a la historia y bibliografía de la Imprenta en Manila, Santiago, Buenos Aires, Lima, Guatemala, México, La Habana y Cartagena de Indias. Colosal trabajo que autoriza para proclamarle como el más grande historiador de la prensa que haya existido en cualquier época y país.

Este esfuerzo de búsqueda y aprovechamiento de infinitos impresos y manuscritos sólo puede compararse al que consagró a componer la historia de la Inquisición en distintos lugares de América; porque, tal cual expresara R. Garnett, director del Museo Británico, “Medina tomó un continente entero como provincia suya”. Aseveración que gana en legitimidad si se recuerdan —para no citar más que

tres— sus robustos libros sobre el descubrimiento del Pacífico desde Panamá (Balboa), la exploración del Río de la Plata (Díaz de Solís) y la primera navegación del Amazonas (Orellana).

¿Quién compite con él en la ciencia de iluminar el pasado? En su estudio sobre el viaje de Orellana llega al extremo de complementar la crónica de Carvajal con los datos personales de cada uno de sus compañeros: el lugar de origen, la edad, el sobrenombre, el aspecto físico y hasta el armamento, que era heterogéneo, como corresponde a una partida de aventureros; y el propio Orellana quedó reivindicado de una vez y para siempre de la falsa imputación de haber traicionado a Gonzalo Pizarro y haber huido con la caja de la expedición. De igual manera dejó a Balboa absuelto de las viles acusaciones del gobernador Pedrarias Dávila, que le llevaron a la cárcel y al cadalso. Su exhaustiva documentación sobre el Santo Oficio de Lima le permitió destruir la leyenda de que el descubridor de la isla de Robinson Crusoe había tenido que comparecer ante aquel tribunal, acusado de brujería, por el hecho de haber navegado del Callao a Penco en cuatro semanas. Se pregunta en *El piloto Juan Fernández* de dónde pudo sacar Vicuña Mackenna semejante noticia, carente del más ligero indicio de veracidad, y, con toda la veneración que profesaba al que llamara su segundo padre, tuvo que rectificar lo que a la luz de su investigación constituye un infundio histórico.

De aquí a que levantemos la estatua que le estamos debiendo a don José Toribio Medina, ¿será posible rescatar su obra del olvido en que yace? Me vanaglorio de haber hecho lo que hoy llaman una experiencia piloto, y precisamente con su libro sobre Juan Fernández; experiencia de tan imprevisto como alentador resultado. Publicado este ensayo en

1918, con el consabido tiraje de doscientos ejemplares, tardó cincuenta años en agotarse. Reeditado a mis instancias por la Editora Gabriela Mistral, con tapa ilustrada en colores, tipografía fácil y una caricatura del autor, para romper el hielo del público, y convenientemente distribuido y anunciado, *El piloto Juan Fernández* no demoró ni un semestre en desaparecer en el horizonte, con su tirada de mil quinientas unidades.

Como en todo, la cosa estaba en atreverse.

*MANUEL ORTIZ  
DE ZARATE, LLAMADO  
"EL PATAGON"*

“Es seguramente la figura más interesante y universal de la pintura chilena”, escribió Waldo Vila.

“De todos los artistas chilenos fue el más caracterizado representante de *l'École de Paris*”, opinó Antonio R. Romera.

En Chile, sin embargo, es casi un desconocido. El Museo Nacional de Bellas Artes posee seis de sus obras: una *Naturaleza muerta con guitarra*, dos *Autorretratos*, un *Retrato de Julio Ortiz*, un *Paisaje con barcas* y la *Notre-Dame*, con que Romera adornó la tapa de su *Historia de la Pintura Chilena*. En poder de particulares es punto menos que imposible dar con algo que lleve su firma. Un sobrino suyo tiene el retrato de Alvaro Yáñez pintado sobre cartón, y otro feliz poseedor de un “Ortiz” es el coleccionista Fidel Angulo. En la exposición del Grupo Montparnasse 1975 se exhibió la soberbia *Naturaleza muerta con guitarra*, perteneciente a la colección Pablo Urzúa. Ignórase el paradero de una *Cabeza de viejo*, que fue propiedad de don José Marqués Seron. El martillero Ramón Eyzaguirre declara que “no recuerda” haber rematado un cuadro suyo, pero como indicio de su buena cotización internacional conserva un catálogo de la casa *Christie's* de Londres, año 1968, en donde se anuncia la subasta de una *Nature morte au guitar* tratada a la manera cubista y fechada en 1916.

Diez óleos son pues el resultado de mi rastreo en suelo patrio, después de interrogar a una lista de entendidos. . . Y en cuanto a su vida, que es una no-

vela real, sólo puedo hilvanarla citando a los autores que han dejado referencias del singular maestro. De dicho esqueleto biográfico saldrá por lo menos la clave de por qué es una especie de mito en nuestro medio.

La primera anotación en mi libreta es reveladora: Manuel Ortiz de Zárate nace y muere fuera de Chile. Su cuna se ubica a orillas del lago de Como, Lombardía, en 1887, y su tumba está en Los Angeles, Estados Unidos. De sus cincuenta y nueve años, residió treinta y ocho en Europa... Se educó en Santiago, en el Liceo de Aplicación, y a los catorce años revelóse como pintor y llegó a ser discípulo del líder pictórico de esos días: Pedro Lira. Muchacho aún, debutó en 1911 ganando una Tercera Medalla, y reafirmó su posición distinguida con Segundas Medallas en 1913 y 1916.

De acuerdo con el *Dictionnaire Bénézit* (París, Ed. 1953), provenía de "una ilustre familia toledana"; y en su *Capitanía de Pintores* refiere Waldo Vila que había un Ortiz de Zárate, presunto antepasado suyo, entre los conquistadores confabulados para dar muerte a Francisco Pizarro.

Contó más tarde a su amigo Alberto Ried que se había ido a Europa "por la calle Puente"; y Vila agrega que, desprovisto absolutamente de recursos, pasó la Cordillera a pie, en compañía de un arriero que con artes mañosas lo fue desvalijando sobre la marcha. En Buenos Aires fue a dar a un hospital de indigentes, enfermo de tifus a consecuencia de haber bebido agua descompuesta en la fuente de un parque público. Salió rumbo a Francia escondido en la bodega de un transatlántico; y al ser descubierto convino en pagar su pasaje trabajando como pinche de cocina. De Marsella siguió a Roma, donde ingresó en la Academia de Bellas Artes después de pasar por un concurso de admi-

sión. Entretanto subsistía pintando manchas y retratos que vendía en las calles o cafés.

De haber salido de Chile en 1904, según apunta Romera, no podía tener entonces más de diecisiete años. Y puesto que no volvió, ha debido enviar desde Europa los tres cuadros que fueron premiados en Santiago.

Vila lo describe como “personaje surgido del acordeón de MacOrlan; recio y vigoroso como sus hombres de alta mar, se ríe a carcajadas frente a la vida adversa y las emprende como un luchador contra el destino que le cierra el paso. . . , envuelto su gran corpachón en una tricota de patrón de barco, roja bufanda al cuello y humeante pipa quemadora de distancias”.

En uno de sus autorretratos se ve la figura de un hombre espeluznantemente feo, como de película de terror, con ojos de insomne o drogadicto (que por cierto no lo fue), el pelo largo, un corbatín descuidado y el roñoso calañés metido hasta las orejas. El fondo es siniestro, con reflejos como de horno de fundición, y la ejecución está hecha a pinceladas toscas y rápidas, se diría que a brochazos, como producto de un temperamento que debió ser todo ímpetu y fuerza.

Luis Vargas Rozas dice que recién llegado a París, en 1920, al entrar al famoso *Café du Dôme* de Montparnasse encontró a Ortiz de Zárate departiendo con Kisling y Foujita. . . A pesar de no conocer a Vargas, sino de vista, contestó al saludo del compatriota con un abrazo, lo presentó a sus colegas eslavo y japonés y lo hizo sentarse a su mesa. Era ya un veterano en el *quartier* —donde pasaba por español—, y tenía su casa y taller en el N.º 8 de La Grande Chaumière, cerca de la Academia de este nombre. Fueron tan duros sus comienzos que hubo de contratarse como modelo desnudo para no pe-

recer de inanición. Según el *Bénézit*, había adoptado la nacionalidad francesa; y según Alberto Ried, estaba casado con una polaca (cuyo nombre nadie recuerda en su parentela), y tenía de ella un hijo, Eleodoro, y una niña, Loreto, que más tarde casó con un escenógrafo de Hollywood. Anotó Ried que el pintor "no creía en nuestras posibilidades artísticas nacionales", como no creían tampoco sus cofrades Oscar Fabres, Juan Harris y Manuel Thomson, desterrados lo mismo que él y para siempre en las márgenes del Sena.

Su entusiasmo por Cézanne, y luego la frecuentación de Picasso y Juan Gris, lo habían conducido hacia el cubismo, de donde salió la *Nature morte au guitar* que iría a parar a Inglaterra. Liberado de esa influencia, marchaba ahora por su propio camino, y en ese entonces trabajaba con ardor sobre el problema que Rembrandt dejara propuesto y permanece sin solución: el del claroscuro y del color-luz.

Por esos años Montparnasse era el epicentro del sismo promovido por el arte nuevo, y sus "peñas" concentrábanse en las terrazas de los cafés *du Dôme* y de *La Rotonde*, que competían como desafiándose de una a otra acera del bulevar. No había luminaria internacional que no fuera a dar allí. Se decía que en *La Rotonde*, antes de la guerra, juntábanse Trotsky y Lenin a jugar ajedrez. Unamuno llegaba solo, vestido de negro, y se sentaba a fabricar sus célebres pajaritas de papel. Visitante ovacionado fue Charles Chaplin con ocasión del estreno de *El Pibe* en París. Para ver a Picasso, a Bourdelle, a Chagall y a Soutine bastaba con pasar frente a las mesitas exteriores protegidas por toldos de lona, donde los *habitués* pasaban horas bebiendo *café crème*. Por allí circulaban también el excéntrico Pascin, de tongo y en camisa, Léger de overol,

y la reina de las modelos, Kiki, que iba a los talleres sin más atavío que su abrigo para no perder tiempo en quitarse sus elásticos y sedas. Mezclados con los pintores, aunque en minoría, andaban los escritores: el manco Blaise Cendrars, el viajero Paul Morand, Guillaume Apollinaire y el poeta Max Jacob, que en momentos de necesidad iba de mesa en mesa vendiendo sus libros.

Pero Montparnasse no era sólo el corazón de la bohemia universal; era la barricada de una lucha feroz entablada contra el academismo, contra las recetas estéticas, los museos y el arte *pompier*. Alberto Ried pudo apreciarlo una noche en que, precisamente en compañía de *le Patagon*, como llamaban a Ortiz de Zárate, entró a conocer la *Closerie des Lilas*, la taberna donde antaño se entregaba Verlaine a su vicio del ajenjo. Viendo pasar al genial Maurice Maeterlinck, un joven melencólico levantó la voz en tono agresivo para llamarlo "pobre diablo de *pompier* vetusto". Poco después salió a la conversación Vicente Huidobro y su Creacionismo, y entonces otro energúmeno saltó para calificarle también a él —¡en 1921!— de anticuado *pompier*... A veces afloraban pasiones que nada tenían que ver con la poesía ni con las bellas artes. Cierta noche paró un Rolls-Royce frente a *La Rotonde* y de él descendió Eduardo de Windsor, que de incógnito y en alegre compañía venía a visitar el Café; pero fueron tales la rechifla y el griterío provocados por su presencia —"¡Fuera! ¡No queremos testas coronadas!"— que el patrón del establecimiento tuvo que aconsejar al heredero del trono inglés que se alejara.

En la dura pelea por imponer un arte de vanguardia, todavía incomprensible para el "poder comprador", aquellos bizarros pintores precisaban de un heroísmo de combatientes para no sucumbir.

El éxito comparativo de un Picasso, un Foujita o un Utrillo no hacía sino acentuar el doloroso vía crucis de esa pléyade de mozos tachados de locos, habitantes de buhardillas y de entretechos, desnutrados y malolientes, la mayoría de los cuales no saldría jamás del anonimato. Es menester recordar que artistas del vuelo de Modigliani y Soutine vivieron soportando el hambre; Kisling andaba de alpargatas y cuando lograba vender un cuadrito por una suma irrisoria era tal su felicidad que irrumpía en el Café invitando a amigos y desconocidos a ir a celebrarlo con un atracón de vino y queso en su morada miserable. ¡Kisling, Soutine y Modigliani, mendigos cuyas telas se cotizan hoy en día en decenas de miles de dólares!

En este inclemente Montparnasse, California del arte, la colonia del *Chilecito* se defendía con suerte varia. Fuera de peligro estaba Valenzuela Llanos, que hacía una pintura al gusto del *bourgeois* (por cierto que de alta calidad) y ganaba medallas en el Salón Oficial; pero el excelente Rafael Valdés sobrevivía disfrazado de árabe, con barba y turbante, vendiendo libros viejos y cosillas en una *boutique* polvorienta. De los jóvenes que constituirían el ahora histórico Grupo Montparnasse, Camilo Mori confesó más tarde que había pasado "pellejerías" y que el impresionismo, el fauvismo y el cubismo no dejaron nada en él. Luis Vargas Rozas, furioso por no encontrar lo que buscaba dentro de sí, destruyó el fruto de meses de afiebrado trabajo. Laureano Guevara vivía "en la más dura estrechez económica", y un tiempo se ganó el pan asociado con Ried, Isaías Cabezón y el escritor Alberto Rojas Giménez fabricando mapas en relieve que salían a ofrecer a las Embajadas sudamericanas transportándolos en un carrito de mano. El famoso Abelardo "Pachín" Bustamante estudió y batalló hasta

donde pudo, para declarar por último: "Esta ciudad me queda grande; sigo siendo un piojo de Chuchunco. ¡No sé pintar, mierda!"; y llorando arrojó al río su caballete y su caja de colores.

En este paisaje de penalidades y frustraciones permanecía intacto y triunfante el Patagón Manuel Ortiz de Zárate, así llamado por Apollinaire, porque contaba a los franceses, *pour les épater*, que los gigantes de la Patagonia se organizaban para invadir Chile y apoderarse del continente. Su estampa conservaba la melena de planta baja, el chambergo romántico y el corbatón flotante. Habían pasado sus amargos días de modelo en traje de Adán y vivía con decoro de su paleta privilegiada. Ried anota que el principal de sus clientes era el jefe de la *Sûreté* de París, Monsieur Zamaron, original detective que tenía su oficina tapizada con óleos de Gauguin, Van Gogh, Matisse, Picasso, Bonnard, Rouault, Utrillo, Cézanne y Ortiz de Zárate.

En su relativa prosperidad nuestro compatriota mostróse generoso y hasta pródigo, y quien mejor pudo haberlo certificado fue su amigo Amadeo Modigliani. Cuenta André Salmon que le visitaba en su taller del bulevar Raspail llevándole whisky, que se servían en la tetera en compañía de Jeannette Hébuterne, la querida del italiano que éste llamaba *Noix de Coco*; y de esa amistad entrañable había salido el retrato del Patagón que Modigliani ejecutara poco antes de su muerte, acaecida en 1920. (¡Lo que valdrá hoy ese retrato, y el valor intraducible en cifras que tendría para nosotros de haber sido traído aquí!) Aniquilado por la tuberculosis a los treinta y seis años, el apuesto Modigliani expiró en los brazos del camarada; y este drama desencadenó la tragedia de Jeannette, que se quitó la vida para seguir a su amado al otro mundo.

Por las memorias de Ried se sabe que el fiel amigo salvó docenas de cuadros del desdichado, rescatándolos de un *bistró* donde los diera en pago de sus miserables comidas.

Consagrado al fin en el medio más exigente de Europa, Ortiz —como firmaba— ganó medallas en los Salones de Otoño y de las Tullerías: 1922 (*Panier et compotier garni de fruits*); 1926 (*Fillette assise*), y 1928 (*Nature morte*). Lo dice el Diccionario Bénézit, agregando que “muchos de sus cuadros se encuentran en el Museo de Artes Modernas de París y en el Museo de Grenoble”.

De esa época data su encuentro con Rojas Giménez, que así lo recuerda en su libro *Chilenos en París*: “. . . en camiseta azul, se paseaba entre sus telas cantando *Rigoletto* o recitando a Racine. A menudo tomaba una botella de *bordeaux*, hacía una gárgara ruidosa y comenzaba una historia”. “Para nosotros, artistas, Manuel Ortiz de Zárate es un ejemplo y una divisa. . . , no ha comprado nunca un artículo de prensa. . . , vale más que innumerables pintores cuyos nombres alcanzan una cotización inmerecida. No tiene la pose del maestro, y sin embargo no son pocos los que le siguen y le imitan”.

El hombre que cruzara los Andes a pie, viajaba ahora como un turista por España, Holanda e Inglaterra con su esposa y sus hijos. El gran salvaje sudamericano había derribado los muros del bastión europeo, había impuesto su estilo robusto y equilibrado, con su noble y magistral colorido, y cosechaba los frutos de la hazaña. Pasaba los veranos en las playas de moda del sur de Francia y dábale el lujo de rechazar encargos para pintar lo que él quería y cuando le daba la gana. De su lucida campaña quedaron testimonios en la importante revista *L'Art Vivant* de París y hasta en libros de autoridades contemporáneas, como Apollinaire, que lo cita

en *Théorie du Cubisme*, y André Salmon, en cuyo *Montparnasse* se leen estas palabras de afecto y justicia (pág. 280): "Si echo una ojeada de un punto a otro del viejo barrio transformado, vuelvo a encontrar por doquier a ese testigo de los grandes días, el querido Manuel Ortiz de Zárate, pintor cuyo rango es notable, pero que dejara a los famosos *merchants* el remordimiento y el despecho de no haber apreciado debidamente su talento".

Lástima que esos libros y revistas sean inencontrables en el arrabal cultural en que vivimos los chilenos, y del cual él mismo dijera a Rojas Giménez: "¿Chile? Ah, sí. Mi padre, que es un gran músico, y mi hermano, que es un buen pintor, se ahogan en Chile". (Y a título de curiosidad le contó que una tela suya le había sido solicitada para cierta exposición en Santiago, y fue vendida y nunca se sirvieron remitirle el dinero.)

Junto con llegar al apogeo de su carrera empezó la decadencia de Montparnasse, invadido por los turistas que la Agencia Cook hacía llegar en caravanas de buses con cicerones políglotas. *La Rotonde* se cubrió de espejos y de focos y le agregaron un fatídico *American bar* que se repletó de jugadores de *baseball* y salchicheros de Chicago. Lo cuenta el cronista Nino Frank en *Le Journal de la France*: los artistas huyeron del rincón de sus luchas y sueños; y en el intento de hacerlo revivir, un pintorcillo norteamericano instaló por allí su taller y a manera de *publicity* se exhibía en la calle con atuendo de *cow-boy*. . .

A los bravíos cafés donde no admitían príncipes, ahora podía entrar un emperador con su séquito sin ser molestado. Nada quedó al fin de lo que hizo célebre al *quartier*, y la propaganda turística invitaba a conocer algo que ya no existía: "*Adventure in romantic Montparnasse! See Foujita and Ma-*

*tisse at work and meet the glamorous model girls of bohemia ateliers!"*

Este y otros pesares ensombrecieron los años otoñales de don Manuel Ortiz de Zárate. Una invasión peor que aquélla, la ocupación de París por los nazis, trajo para él la desgracia del apresamiento y desaparición de su hijo varón. Poco después enfermó del cerebro y junto con ello contrajo la obsesión de volver a la patria desdeñada. Partió con su yerno americano, John Fern, conviniendo en que harían un alto en Los Angeles para visitar a su hija. Pero allí le esperaba la muerte, que pasó a recogerle el 20 de octubre de 1946; y a partir de esta fecha se pierden o se dispersan los bienes inestimables que dejó en París: sus cuadros del último tiempo, sus papeles documentales, los álbumes de crítica, las medallas de sus premios y el retrato del Patagón firmado por Amadeo Modigliani.

*JOSE EDWARDS,  
UN CASO APARTE EN  
LAS LETRAS CHILENAS*

Como nada publicó en vida José Edwards Eche-  
nique —por dejación, escepticismo o cualquier otro  
de nuestros frenos nacionales—, sólo unos pocos su-  
pimos, el día de su muerte, que el que partía era  
un escritor. Un fino, penetrante y original escritor,  
mejor dotado que algunos que han hecho carrera  
y que holgadamente pudo haberse distinguido en-  
tre los de primera fila.

Autor póstumo, nace para el mundo de la letra  
impresa tres años después de haberse extinguido  
su llama terrenal. Ha sido rescatado del Limbo de  
los inéditos por la lealtad cariñosa de sus amigos  
y de Ignacia Aguirre de Edwards, para que los fru-  
tos de su espíritu contribuyesen, si cabe, a hacer  
más perdurable su recuerdo en su círculo; también  
para que ellos pudiesen ser conocidos de esos lec-  
tores que recién ahora sabrán de su existencia crea-  
dora.

No puedo recordarle sino con llaneza y hasta  
con ánimo risueño, única forma adecuada de evocar  
a quien rechazaba lo solemne e hizo gala del más  
extraordinario sentido del humor que yo haya ob-  
servado en un hombre.

Nos educamos juntos, y no tengo inconveniente  
en declarar que fuimos alumnos de un colegio de  
monjas. Había que pasar por este *Kindergarten* de  
religiosas antes de ingresar a las preparatorias del  
gran plantel de los Sagrados Corazones o Padres  
Franceses. De ese cuasi jardín infantil me queda la  
imagen de las monjitas navegando por los corredo-  
res con el albo velamen de sus tocas inmensas.

Inolvidable es también nuestro condiscípulo el Mono G., que en el *kindergarten* y en la peneca era el grande de la clase, el clásico "abuelo" de todo curso escolar. Lo mirábamos para arriba y con toda especie de consideraciones. Pero ocurrió que su ritmo de crecimiento no iba equiparado con el de los demás, y en segunda preparatoria igualamos su estatura, en la tercera la sobrepasamos, y en el primer año de humanidades el Mono quedó convertido en el chico de la clase, ese al que nadie respeta y sobre el cual menudean las pullas y los papirotos. En el transcurso de la vida solía yo recordarle a José este caso notable; él sostenía que G. se había lisa y llanamente achicado, tal vez por efecto de un encantamiento; y al tachar yo su tesis de anticientífica, era inevitable que soltara la carcajada estrepitosa, como de Falstaff, que siempre tenía a flor de labios.

Pertenecían también a nuestra matrícula los futuros escritores Enrique Araya y Camilo Pérez de Arce y el futuro pintor proletario Roberto Matta Echaurren. A todos estos niños dejé de verles a partir de la fecha en que hube de alargarme los pantalones para convertirme en prematuro oficinista. Por un azar, muchos años después, vine a reanudar mi amistad con el jocundo Pepe Edwards cuando a su familia y la mía tocó vivir casi muralla por medio en la intersección de Avenida España con Blanco Encalada. Pepe era un muchacho moreno, de pelo negro y revuelto, sin nada de Edwards en su estampa, y a la fecha trabajaba en el proyecto final para recibirse de arquitecto. Como llevaba el virus, había comenzado a escribir, utilizando a guisa de escritorio su tablero de dibujo. En los primeros manuscritos que me mostró ya era visible la tendencia al humorismo que iba a dominar en su producción. Nos pusimos a colaborar en uno

y otro argumento. Lo que primeramente se nos vino a la cabeza fue una revista cómica que llamamos *Satanás*, y cuyo imaginario director, don Satanás Amenábar, era un malandrín que bajo el lema hipócrita de "*Chile, I love you*", se dedicaba a socavar la moral pública a través de toda suerte de bellaquerías oblicuas. La idea quedó nonata por falta de editor, pero las risas que nos arrancaba la redacción de los artículos debían oírse desde las tribunas del Club Hípico. De aquí pasamos a proyectar la creación de un circo insólito, destinado a romper la monotonía del espectáculo de carpa. Algunos de los números concebidos eran el tony enlutado, la *ecuyère* embarazada, el equilibrista ebrio y el *sketch* del marido amaestrado que más tarde inserté en mi novela *Un ángel para Chile*. Pero la tentativa de revolución circense fue a rebotar en las duras molleras de los empresarios y los artistas del ramo. En mi vida he visto gente menos graciosa que estos ases de la alegría. Vivían preocupados de la ley de jubilación, del sindicato y el mausoleo del gremio, y acogieron con cara de poste nuestras lindas y audaces ideas. Pepe les decía con prepotencia: "¿Cómo van a pasarse otros doscientos años repitiendo las mismas pruebas y los mismos chistes malos?". "A usted le parecerán malos", contestó el tony Forunculito, "pero lo más bien que se llenan los circos". Yo trataba de explicarles la comicidad hilarante del marido amaestrado por la domadora de fieras. "Un papel para usted, enano Miguelito, disfrazado de caballero, con frac, polainas y sombrero de copa, y la domadora lloviéndole huascazos sin pena ni lástima". "¿Y eso qué gracia tiene?", me lapidó Miguelito, que de paso se ofendió porque le dije enano. Tratamos por último de formar un circo propio, el que decidimos ofrecer en sociedad a Sergio Larraín García-Moreno

(tío de Pepe), en vista de que nuestro capital sólo alcanzaba para el aserrín de la pista. Tomamos contacto con el tony Chancleta, que actuaba en las matinés infantiles del *Tea Room* de Gath & Chaves, y lo invitamos a comer a un restaurante alemán que existía en Bandera al llegar a la Alameda. El primer inconveniente con Chancleta fue que no había con qué llenarlo, como si llevase una semana de ayuno forzoso. Y luego vino lo peor: a las primeras copas se puso agresivo. Después de repetirse el asado nos clavó la mirada vidriosa y masculló: "Ustedes lo que quieren es explotar a los artistas, hambrear al pueblo; ustedes, oligarcas".

Hasta ahí llegaron nuestros afanes circenses. Aunque nos costó caro, Chancleta es el tony que más hizo reír al formidable reidor que fue José Edwards Echenique.

Incursionamos después en el teatro escribiendo en colaboración *Me caso con la Quintrala*, comedia cómica que Gabriel Sanhueza adaptó con su experiencia en el género y la Compañía Córdoba-Leguía estrenó con éxito en el Imperio. Como los nombres de Edwards y Bunster no figuraban en la cartelera ni en los programas, por voluntad expresa de ambos, nadie supo, salvo unos pocos, que Pepe era co-autor de esas dos horas de risa en que resucitábamos a Catalina de los Ríos, a Pedro de Valdivia y don Juan Tenorio.

El chispeante humorista era un lector incansable en tres idiomas, y a los veinticinco o ventiséis años sabía lo que decía cuando opinaba sobre las grandes creaciones de la literatura. No sin envidia le veía yo leer a Shakespeare en su inglés isabelino. Por aquellos años le oí decir que el libro contemporáneo que más había influido en él era *La decadencia de Occidente* de Spengler. Penetrante lector de poesía, no había para él nada obscuro en lo

más hermético de la obra de Huidobro. Como no tenía temor de dar su opinión, afirmaba que el gran poeta era un mal novelista. Con igual seguridad en sí mismo e igual certeza de juicio me dijo una vez que a *La luna y seis peniques* de W. Somerset Maugham le habían faltado estudio y audacia. Conversando un día sobre las *Anticipaciones* de H. G. Wells, ridiculizó el culto que este autor rendía al progreso material; y cuando intenté defenderlo, alabando su inteligencia, contestó: "Hay muchas maneras de ser inteligente, y otras tantas de no serlo". Y tenía razón en menospreciar las conquistas materiales, "el avión bilingüe, la calefacción estereofónica y la estreptopichilina en tecnicolor", mientras el hombre no fuera capaz de inventar lo esencial: la justicia y la paz en la tierra. Así pensaba el filósofo cristiano que era mi amigo.

Acostumbrábamos conversar en la terraza de su casa, hasta donde llegaba la música de Chopin que su madre interpretaba en el piano de cola del *living*. Otras veces vagábamos por el barrio Estación, cuyo rumor de trenes y cuyos bares bohemios nos atraían con su embrujo de poesía de Carl Sandburg. ¿Quién de entre los suyos no recuerda la manera de andar de muñeco mecánico de Pepe Edwards? Un día se lo hice notar y hasta intenté imitarlo en plena calle. En represalia se puso a remedarme y me dijo: "Así andas tú: como un inglés embalsamado".

Tenía la respuesta rápida, a veces sarcástica y hasta mordaz, aunque exenta de crueldad. Las actitudes de malo o diabólico en que incurrió más tarde fueron el reflejo de los desvaríos metafísicos a que voy a referirme en su lugar.

Salió por último con su diploma de arquitecto, posponiendo heroicamente la acariciada vocación literaria, y esta circunstancia y otras espaciaron

nuestros encuentros y visitas. Solía verle en casa del psiquiatra Julio Dittborn, en esas memorables comidas en donde el amanecer sorprendía a Edwards, a Francisco Olivares, a Eduardo Anguita, a Carlos Ugalde, a Fernando Undurraga y al anfitrión enfrascados en las discusiones filosóficas más brillantes que me ha sido dado escuchar. Difícil que vuelva a repetirse, en nuestro medio desprovisto de imaginación y de ideas, el caso de estos seis pensadores de alto vuelo, algunos de ellos positivamente geniales, a los que faltó un Platón o una grabadora que preservara sus diálogos del olvido.

De entonces, o un poco antes, data la amistad de José con su entrañable camarada Eduardo Anguita, algo menor que él, pero ya en esos años considerado como un poeta capaz de remontar a las alturas de Huidobro. Amistad decisiva para el joven arquitecto, que no se resignaba del todo a renunciar a la literatura. Se da el hecho curioso y revelador de que la única publicación de Edwards en vida, y con su firma, quedó en la confidencial revista *David*, que Anguita fundara a fines de 1953; y consiste en el trabajo entregado para la encuesta *¿Qué es para usted el Paraíso?* Los interrogados eran las personas más heterogéneas, e inevitablemente lo fueron también las contestaciones. Violeta Quevedo imaginaba el Paraíso o Patria Celestial como "la escala de Jacob, cubiertos de rosas todos sus peldaños; cada eslabón representa un premio a los que pasaron por la tierra haciendo el bien". Para Carlos de Rokha el Paraíso estaba en el mundo, ubicado en la Unión Soviética. . . Como respondiéndole, Eduardo Anguita hizo brillar este diamante: "Si el hombre quiere la Felicidad, y la Inmortalidad, y el Bien, y la Belleza, y el Amor sin fin, es

porque existen. No conozco ningún animal que tenga hambre de un alimento que no existe”.

Tan amigos como eran, Anguita y José Edwards no podían sino coincidir en sus convicciones metafísicas, en su profunda fe cristiana y en la creencia en el Paraíso Celestial. José vivía angustiado por la nostalgia de la felicidad entrevista o soñada en su niñez dichosa. Cuando supo que era irrecuperable aquí abajo, se aferró a la esperanza de encontrarla después de la muerte, pensando, como su amigo, que necesaria e inevitablemente debía existir la Patria Celeste prometida a los salvados. Sólo que, partiendo de una idea falsa, la de un Dios sin Demonio, fue a caer en otra peor: la de un demonio sin dios; devaneo juvenil que le tuvo extraviado en un andurrial tenebroso en donde la infernal entidad no fue capaz de retenerle. . . , hasta que “al intuir violentamente su existencia, no ya como un sueño o como un mito, sino como una persona, sentí al mismo tiempo, en forma indirecta, pero luminosa, la existencia de Dios como la concibe el Cristianismo, y por tanto, la confortante Esperanza de un Paraíso mucho más alto y perfecto que el que hubiera podido soñar jamás”.

Ya en el año de su publicación en *David*, José estaba casado con Ignacia Aguirre Tupper; matrimonio feliz, por lo que sé, pero que iba a crearle obligaciones que harían todavía más ilusoria su aspiración a dedicarse a escribir. Como prueba de que su pasión eran las letras y no la arquitectura, esta profesión liberal no le dio sino para mantener con decoro a sus cinco retoños. En su pequeño estudio de la calle Estado tuvo que ceder una pieza y compartir el baño con el director de una revista marxista para alivianarse el pago del arriendo. . . ¡Cómo debía dolerle!

En estas duras condiciones, sin embargo, siguió

escribiendo, no sé cómo ni cuándo, la sarta de cuentos, fábulas, meditaciones y hasta piezas de teatro que a su muerte (1971) se encontraron en descomunal revoltijo en los cajones de su casa.

Parte de esta producción —toda ella inédita— es la que su viuda y sus amigos escogieron para dar forma al libro *Post Data*, también heroicamente publicado, pues no habiendo editor para un autor desconocido tuvieron que financiar la impresión entre todos y librar en seguida la batalla de interesar a los libreros.

Sin duda, pero sin duda alguna, *Post Data* merecía la enamorada faena de escribirlo y el denodado esfuerzo por sacarlo a luz. Prescindiendo de nuestra amistad de una vida entera, tengo que decir que el póstumo libro de Pepe es mejor de cuanto pude imaginar. Es una bomba de talento que él dejó armada para que estallase después de emprender el viaje al Paraíso. Es un libro absolutamente novedoso y distinto dentro de nuestra producción; es un llamado al orden a los cultores de la ramplonería y la procacidad a la moda; es el salto triunfante desde lo lugareño a lo universal, del costumbrismo a la metafísica, desde Recoleta al Más Allá. Si buscan un cuento chileno para el boom latinoamericano, ahí tienen *El masoquista* con el condenado incastigable que gozaba sufriendo en el infierno y ni en el cielo consiguieron atormentarlo porque allí sufría (o sea gozaba también) por no poder sufrir-gozar en el infierno. . . Si necesitan un cuento nuestro para la más exigente antología internacional, lean "C", con el caso del conferenciante ardido de urgencia metafísica que pretende hacerle entender a su auditorio que si la Eternidad existe realmente, como cree la mayoría, es absurdo y suicida que se ocupen de todo menos de ella, cuando "debiera lógicamente absorberlos por com-

pleto. ¡Todos deberían ser ascetas o santos, peregrinos, místicos o predicadores descalzos!" Mensaje vehemente, dicho a gritos, que a nadie conmueve y que aplauden por cortesía para luego bostezar y quedarse dormidos.

Junto al pensador a lo humano y a lo divino que era José Edwards convivía el poeta del amor filial, capaz de concebir esas páginas como de ruego desgarrado en que clama por la supervivencia de sus padres en lo Eterno. Plegaria de ternura y fe sencilla que parecía imposible de escribir en el tiempo en que vivimos:

"...ahora mi oración se refiere a los dos... inseparablemente unidos como cuando eran novios... dorada prehistoria que nunca conocí... / Mi plegaria consiste en pedir con vehemencia que vuelvan a juntarse, como en aquel mitológico pasado anterior a mi recuerdo, y que vuelvan a caminar cogidos de la mano por toda la eternidad. / Imagino a un pálido joven de relucientes bigotes y anticuado sombrero de paja tocando la mano de una doncella infinitamente tímida, en medio de un parque; intuyo un momento, ignorado por los demás, en que ambos fueron secretamente felices, y pido desesperadamente que ese instante renazca y se vuelva imperecedero. / Imploro y lloro para que mi padre y mi madre vuelvan a reunirse bajo las encinas o sobre las hojas y las bellotas, para que vuelvan a decirse esas palabras que solamente ellos recuerdan... / Me altero y grito implorando que no sea verdad que el ayer, apenas dejado atrás, sea un montón de escombros; que la casa en que todos vivíamos juntos haya sido demolida ni alterada ni el amor que nos reunía desaparezca... / ¿Y a quién, sino a ti, Dios mío Jesucristo, puedo pedir estas cosas? ¿Quién sino Tú has mencionado o prometido la resurrección de la carne?"

*ASI ERA EL DOCTOR  
CRUZ COKE*

Los lectores de la década del 40 deben recordar las caricaturas de *Topaze* que mostraban al doctor Cruz Coke con una vela encendida sobre la cabeza. Era el recurso concebido para representar al "Iluminado" en los días de su postulación presidencial. Y la verdad es que al verle de cerca, al conversar con él, se tenía la sensación patente de que irradiaba luz. El apóstol del Social-cristianismo fue una llama espiritual que pasó echando destellos por el ámbito gris de la vida política e intelectual de Chile. La periodista Rosario Guzmán confesó el esfuerzo que tuvo que hacer para captar una parte del torrente de ideas, citas, opiniones y recuerdos que brotaba de sus labios. Tan difícil como era entrevistarle es hacerlo caber en una crónica, porque este estadista y médico y maestro y legislador e investigador e industrial y literato y sociólogo y sabio nuclear se desborda como un río en avenida y se le viene a uno encima amenazando arrollarlo.

Nuestro primer encuentro tuvo lugar allá por 1947 ó 48. Por entonces don Eduardo Cruz Coke tenía alcanzada la cima de su carrera política, pero iba todavía en pleno ascenso como hombre de ciencia de nivel universal. Era alto sin exageración, y esbelto y ligero hasta parecer inmaterial; de rostro pálido, o que parecía pálido, con la frente espaciosa, la nariz aguileña y los ojos embutidos, como obstinados en mirar hacia adentro. Caminaba a pasitos cortos, con algo de autómata o sonámbulo,

a lo largo de su biblioteca de diez mil volúmenes; de pronto se detenía eléctricamente, y para enfatizar un concepto o remachar una frase golpeábase los muslos con rápidas y resonantes palmadas, o bien soltaba su risa estrepitosa y contagiosa. Su conversación era de un registro increíble: lo dominaba todo, desde la economía a la filosofía. Su fraternal amigo Julio Gaete asegura que escribía poesía, y de la buena. Aquella noche recitó a Valéry y a García Lorca, y refiriéndose a la Mistral había escrito: "Los poetas son abejas ardientes que construyen sus nidos en tiempos que todavía no son". Y contó que había despedido a un médico ayudante "porque no era poeta"; "¡Sí, señor, usted no tiene fantasía y hasta en el laboratorio hay que ser poeta!" El padre de la Medicina Preventiva dijo que las leyes sociales habían ablandado a la gente al hacerla sentirse protegida: "El trabajador antiguo rendía más y mejor porque sabía que todo dependía de su eficiencia y de su previsión personal". Saltando de un tema a otro, habló de Roosevelt, el Presidente poeta que escribía cuentos policiales, y recordó su diálogo con él mientras tomaban el té en la Casa Blanca: "Hemos prestado a Chile trescientos millones de dólares para su desarrollo". "Yo creía", contestó Cruz Coke bromeando en serio, "que habían prestado tres mil millones a la democracia más sólida de América latina y la única que puede constituirse en bastión contra los totalitarismos".

Había nacido en un lugar como elegido por él: el idílico Cerro Alegre de Valparaíso. Descendía de franceses por el lado de la madre, Celeste Lassabe, en cuyo árbol genealógico figura un vizconde de Lassabe, médico de cámara de Luis XVI; y por la línea paterna traía origen británico, y noble asimismo, por la sangre de Sir Edward Coke, que fuera *Lord Chief Justice* de la Reina Isabel.

Desde los primeros pasos por el camino de la ciencia demostró poseer eso "que sopla donde quiere": el genio. Estaba estudiando en la Universidad cuando fue contratado por su maestro el doctor Noé como primer ayudante en la campaña contra el exantemático en Valparaíso; y llevaba apenas cuatro años ejerciendo la profesión, en 1925 —ob-sérvese la fecha—, cuando escribió su libro *La acidez iónica en clínica*, en cuya introducción entra de lleno en el estudio del átomo... Contaba entonces veintiséis años, y a tal edad fue nombrado profesor titular de Bioquímica en la Escuela de Medicina de la Universidad de Chile; un cargo que serviría hasta jubilar y sin otras interrupciones que las derivadas de sus viajes, porque la enseñanza fue la primera y más fuerte pasión de su vida. Ya por entonces el doctor Mamerto Cádiz lo había empleado en el Instituto Sanitas, fábrica de medicamentos y de alimentos populares de la que sería director; y era a la vez un brillante conferencista que hablando en el Salón de Honor de la Universidad sobre *Desarrollo Fisiológico y Psicológico del Hombre*, dejó caer esta frase: "Si todo el mundo se conociera, probablemente todo el mundo se amaría; únicamente la caridad permite amar sin conocer". En esas palabras estaba la clave de su fe y de su ética: limpias armas con que entraría a la liza política. De hecho estaba en ella, y ya con arrestos de líder, porque en 1920 y 21 lo habían elegido presidente de la Federación de Estudiantes Católicos. Refiriéndose a la tienda ideológica en que militaba, declararía más tarde que su condición de conservador se debía a que ese partido era el que le ofrecía la mayor libertad para pensar. Y su pagnegirista Alfredo Silva Carvallo dice que entró a la vida pública "para enseñar de mil modos que Chile no podía reducirse a ser el mísero escenario

de una lucha de clases"; lo que a nadie autoriza para llamarle retrógrado, porque "su espíritu, poderosamente innovador, era infinitamente más vigoroso, denso y trascendente que el que mueve a los que en jerga política se acostumbra llamar revolucionarios". Con una sola frase iba Cruz Coke a lapidar el totalitarismo (léase marxismo) al definirlo como "contrario a la vida, porque es una actitud mental que la supone acabada". Su ideal libertario y cristiano le inducía a condenar esos "mitos sin contenido creador, que necesitan ser sostenidos por la fuerza y el miedo".

Su ingreso frontal en la lucha cívica prodújose a la vuelta de sus cinco viajes de perfeccionamiento profesional a Alemania, Inglaterra, España y Francia, donde culminó trabajando como ayudante en el laboratorio de Curie. Andaba en los treinta y ocho años cuando repentinamente se abrieron para él las puertas del poder al recibir del Presidente Arturo Alessandri el nombramiento de Ministro de Salubridad. Iba por fin a enfrentarse al problema que le preocupó toda la vida: "la máquina que hay que reparar con más urgencia que otras es el hombre. . . , nuestro trabajador todavía sano, todavía recuperable. . . , cuya salud es el principal elemento positivo de riqueza de que podamos disponer". Era el suyo un Ministerio dotado de recursos insignificantes, pero la posteridad conoce los frutos de sus veinte meses de trabajo en la cartera. Nadie, antes ni después, ha hecho lo que él por la salud pública, y, a través de ésta, por el fortalecimiento económico, puesto que su plan se basaba en "romper el círculo vicioso de una economía pobre que crea una morbilidad alta y una alta morbilidad que influye sobre esa economía aumentando su deficiencia". Entrégose a este cometido con todo el ardor de que era capaz. Su secretaria de esos días, Elisa Nieto

del Río, recuerda que hacía la jornada completa y trabajando sin darse descanso, como un funcionario deseoso de destacarse, lo que no le impedía ser “la amabilidad andando” y “un hombre capaz de gozar con un bonito arreglo de su florero o con un vestido elegante que una pudiera llevar”... Sus leyes de la Madre y el Niño y de Medicina Preventiva, que obtuvo tras duras batallas, prolongaron la duración media de la vida del chileno, redujeron de manera espectacular la mortalidad infantil y el porcentaje de alumbramientos fatales, salvando a la larga millones de vidas y acelerando el ritmo de crecimiento de la población. Resultados de tal magnitud que fueron motivo de un elogio desusado en cierto Congreso de Salubridad celebrado en Ginebra. Sus enemigos políticos, esos que sólo concurrían con huelgas y siembra de odio, aseguraron que era la penicilina la que había obrado el milagro... a la vez que simulaban ignorar que era Cruz Coke, precisamente, el que había aportado a Fleming la fórmula para abaratar la costosa producción de la penicilina y posibilitar su uso masivo.

Esta obra monumental en favor del pueblo se había llevado a cabo sin ruido ni discursos choclones. Y es que su autor era la antítesis del demagogo: era un estadista antes que un político, un hombre que no vaciló en manifestar en su libro *Medicina Preventiva y Medicina Dirigida*: “El obrero chileno no responde siempre al aumento de salario con un trabajo igual o más intenso, sino que trabaja menos, es decir, que compra reposo en vez de cosas”. Y en un discurso dijo, importándole un ardite ganar o perder popularidad: “Sobre 52 semanas, el obrero chileno trabaja un promedio de 39”.

Todos los planteamientos de este discípulo de Maritain eran de pareja honestidad y valentía. No

tuvo inconveniente en censurar a los ricos cuando habló del "drama tonto" de la política criolla: la de la avidez contra el resentimiento: "la derecha tiende a tirar del lado del patrón; la izquierda, del lado del obrero, terminando todo por ser comido por el Estado, que despoja al patrón y esclaviza al obrero"; exordio de un discurso en donde planteó, por primera vez en Chile, la necesidad de la asociación del capital y el trabajo.

¿Quién, antes de él, osó hablar así?... Era una voz como de otro mundo, demasiado cristiana y cristalina para lidiar en política; y forzosamente iba a quedarle chico el mundillo inmaduro en que le tocó desempeñarse. En la hora decisiva los extremoderechistas lo tacharían de comunista, y éstos, de pechoño reaccionario; lo que sólo demuestra la frivolidad de unos y otros.

Realista admirador de Portales, sostenía que la prosperidad de un pueblo no depende de lo que es capaz de producir, sino de lo que es capaz de consumir.

Otro de sus principios visionarios lo escuché de sus labios, y era referente al imperialismo: "En lugar de maldecirlo como unos marxistas impotentes, seamos nosotros imperialistas". Parecerá una frase vana, pero sucede que eso lo había hecho él, tiempo atrás, cuando decidió instalar en el Perú y en Colombia sendas fábricas sucursales del Instituto Sanitas. Encargó una de estas misiones a su joven colega Julio Dittborn Murillo, y he aquí el relato que éste me hizo de aquella empresa de hombres: "Al llegar a Bogotá supe que en el país no existía la fabricación de frascos para envasar los remedios, y escribí al doctor informándole de este tropiezo que a mi juicio echaba por tierra el proyecto. En respuesta recibí un cable suyo ordenándome instalar una fábrica de frascos. Stop. Indique

capital requerido. Saludos. Cruz Coke". Y ésta fue la partida de nacimiento del Sanitas de Colombia, que con el del Perú (instalado por el Dr. Aníbal Varela) fueron dos avanzadas industriales chilenas asentadas a miles de kilómetros del establecimiento matriz.

Hay una etapa de la vida del prohombre en que su vuelo hacia el cenit se hace vertiginoso. En 1941 es elegido senador por Santiago, mientras se encuentra viajando por los Estados Unidos. En 1942 publica su obra maestra, *La corteza suprarrenal*, en donde se adelanta en ocho años a la medicina del día al describir sus experimentos con la cortisona y otras hormonas vitales. Es enviado a Washington en misión secreta para tratar la adhesión de Chile a los aliados de la Segunda Guerra Mundial. Invitado por la Universidad de Princeton, dicta su conferencia sobre Portales, al que define como "el hombre de Estado más genial que haya producido la historia americana". En 1945 integra la delegación chilena a la Conferencia de San Francisco, donde se echarían las bases de las Naciones Unidas. Viaja a París como invitado a la celebración del cincuentenario de la muerte de Pasteur. Y entre viaje y viaje pronunciaba en el Senado sus discursos que no conocían limitación temática: habitación popular, salarios, previsión social, nutrición, alcoholismo, trabajo, economía, universidad, el Premio Nobel de Gabriela Mistral... Todo esto, mientras cultivaba las dos pasiones sagradas de su vida: la enseñanza universitaria y la investigación en laboratorio.

Tal era el hombre que en 1946 fue nominado candidato a la Presidencia de la República como contrincante del radical, al que apoyaban los marxistas. Nadie de ese entonces puede haber olvidado lo que fue esa campaña: el conservantismo remozado por su paladín ganando la calle bajo las banderas

del movimiento Social-cristiano; el afiche con que los cruzcokistas empapelaron el territorio: "¡SALVENOS, DOCTOR!"; las giras apoteóticas del candidato y los discursos que terminaban con su persona llevada en andas, y la velita que los caricaturistas plantaron sobre la cabeza del pelucón que no le temía a la sindicalización campesina. Todos saben que perdió la elección por causa de una tercera candidatura, levantada por el sector ultraderechista para restarle votos; sabido es también que el resultado de las urnas le daba derecho constitucional para enfrentarse a don Gabriel González en el Parlamento; pero muy pocos saben, porque nunca fue dado a la publicidad, lo que ocurrió en su casa poco antes de reunirse el Congreso Pleno. Presentáronse los cuatro comandantes en jefe de las Fuerzas Armadas para pedirle y casi exigirle que recurriera a la decisión de las Cámaras, garantizándole que protegerían su persona y su gobierno si era elegido. Y la respuesta fue que agradecía esa adhesión, pero que no sería él quien expusiera al país a una guerra civil.

El derrumbe de sus aspiraciones presidenciales no le dejó signos visibles de amargura. Y aunque es cierto que sus partidarios no nos conformamos nunca con la derrota —y para muchos ella constituye un misterio del destino— nuestro mesías fue a posarse en esa especie de limbo en donde están los grandes que no fueron Presidentes, los Ross, los Vicuña Mackenna y los Varas, esos mágicos gobernantes inéditos que nos hacen soñar con los prodigios que habrían podido llevar a cabo desde el sillón de mando. . .

Pero el derrotado del 46 fue objeto de tales honores en los años siguientes, no tanto en su patria como en el exterior, que ha debido sentir com-

pensada con creces la frustración política. Fue elegido miembro honorario de la Academia de Ciencias de Nueva York y Doctor Honoris Causa de la Universidad de París. En las Naciones Unidas representó a la América latina para informar sobre el fideicomiso de Samoa Occidental, y en Cambridge, Inglaterra, actuó como vicepresidente del primer Congreso Internacional de Bioquímica. El Papa Pío XII lo nombró miembro vitalicio de la Academia Pontificia de Ciencias; en Santiago presidió el primer Congreso Sudamericano de Química y en la Conferencia Económico-Social de la ONU presentó el proyecto que originó la creación del Banco Interamericano de Desarrollo. Entretanto (1949) había sido reelegido senador, y desde su curul pronunció el discurso que años después daría existencia a la Comisión Nacional de Energía Atómica para el uso pacífico del poder nuclear. Bajo los gobiernos de Ibáñez y Jorge Alessandri fue Embajador en Lima, y se abrocha su carrera de servidor del país al asumir la presidencia de la Comisión Atómica, dejando como un legado para el futuro su grandioso proyecto de regadío de los desiertos nortinos mediante la fuerza del átomo.

Con toda esta inmensa obra a la espalda y la celebridad conquistada, su manera de ser no varió. Ya en el umbral de la vejez, y enfermo de largo tiempo atrás, seguía siendo el carácter cordial y chispeante que fue el imán de su persona. La última vez que le vi me recibió en cama, y al sentarme cerca de su lecho observé que sobre la mesa de noche tenía uno de mis libros. Si efectivamente lo estaba leyendo, para mí era como una condecoración el contar con semejante lector; y si lo había puesto allí de intento, a sabiendas de que iría a visitarle, tratábase de un gesto de exquisita finura.

En un caso o en otro, como era su costumbre, el doctor Cruz Coke acogía a su visita con algo parecido a un abrazo. . . Lo que no sospeché entonces es que éste iba a ser el de la despedida.

*EN EL ASTILLERO  
FINSTERBUSCH*

Tuve un amigo que, de nacer en país maduro, habría vivido rodeado de notoriedad y de honores y habría dejado una ancha fama póstuma. Hijo de nuestro medio indiferente y frívolo, este hombre está ahora olvidado y en vida pasó punto menos que inadvertido. Mucho antes de conocerle admiré una de las innúmeras cosas que salían de sus manos de artífice y del poder de su mente. Era la maravillosa miniatura de un velero de cuatro palos, de un *nitrate clipper*, que un alto jefe del Banco Anglo-Sudamericano tenía como adorno en su oficina. No recuerdo el nombre del barco ni el de su dueño, pero nunca iba a movérseme de la memoria el del artista, que aparecía grabado al pie de la maqueta: *Carlos A. Finsterbusch*, y con el cual tropecé mientras contemplaba esa joya de perfección casi microscópica. De labios del gerente inglés, que advirtió mi asombro, oí el juicio indiscutible de que ese buque de cincuenta centímetros era el trabajo del mejor modelista naval que se hubiera dado en Chile, el que había conseguido en su artesanía el detallismo inexorable que Somerscales lograra en la pintura.

Nuestra coincidente pasión por el agua salada tenía que llevarnos tarde o temprano al encuentro del que surge la amistad. "Dios los cría y el diablo los junta." Ha debido ser en los días en que yo estudiaba navegación en los cursos de pilotos de yate, allá por 1944. Ambos escribíamos entonces para la revista *Mar* de Valparaíso —porque él era también

escritor, y de un estilo personalísimo—; aunque, curiosamente, su tema predominante era más terrestre que oceánico. En este país de irresponsables que han destruido a fuego la principal riqueza autóctona, don Carlos Finsterbusch fue una de las contadas voces empeñadas en señalar las consecuencias que traería la lenta catástrofe del arrasamiento de los bosques. En sus vibrantes artículos, que él mismo ilustraba con sus dibujos descriptivos, intentó hacer entender que un raulí o una araucaria son irremplazables porque tardan trescientos años en llegar a la edad adulta, y el roble doscientos años, y el alerce cuatrocientos; irremplazables si se los explota sin tasa ni medida y sin proceder a la reforestación metódica. Quiso que la gente supiera lo que sucede cuando los incendios o rozas aniquilan las selvas cerriles o cordilleranas: cómo el agua de las lluvias se da a la tarea de arrastrar faldeo abajo la capa vegetal indefensa, erosionando el suelo hasta dejarlo inservible; cómo esa tierra va a dar a los ríos, embancándolos, y acaba por salir al océano para causar fabulosas mortandades en la fauna marina, riqueza nacional sólo comparable a la de los bosques. Las inmensas varazones de jibias muertas en la bahía de Talcahuano fueron un misterio hasta que este sabio comprobó que las branquias de esos cefalópodos estaban asfixiadas por el fango arenoso que el embancado Bío-Bío introduce en el mar. De esta invasión mortífera el mar toma venganza devolviendo a la tierra esa sobrecarga de arena, y tal es el origen de las dunas que avanzan empujadas por el viento arruinando los campos costeros.

El autor de esta persistente e inútil campaña vivía en una casaquinta de Ñuñoa y era funcionario del Departamento de Hidráulica municipal; lo que

ahorra decir que su profuso trabajo de escritor, dibujante, pintor, tallador en madera y modelista naval lo cumplía en las horas que la gente común dedica al descanso. Su abigarrado taller estaba instalado sobre la mesa del living-comedor, vasta sala por cuyo ventanal de antigua casa de campo entraba a raudales el sol de la tarde. Para comer, don Carlos y su hija Marta se hacían lugar mudando de sitio el instrumental del diminuto astillero: pequeños cuchillos y formones, punzones, pinzas, lijas, hilo, cola, trocitos de madera y de tela, pintura y pinceles casi invisibles. Se amontonaban también, en genial desorden, planos y bocetos conseguidos en pacientes y costosas búsquedas, revistas náuticas y viejas ediciones del *Jane's*, porque este constructor trabajaba sus navíos a escala rigurosa y sin perdonarse el más mínimo error de documentación. Frente a su silla tenía a la mano una cajita de madera tallada que contenía el tabaco negro y el papel con que liaba sus *hojitas* a la usanza campesina, y con ésta entre los labios (encendida o apagada, tal era su abstracción) sumíase en la placentera faena en donde hacía las veces de arquitecto naval, carpintero de ribera, herrero, fundidor, velero, aparejador y calafate.

El incomparable maquetista era natural de Talcahuano, donde su padre fuera cónsul del Imperio alemán, agente de vapores y socio del astillero de Mauricio Gleisner. En tal ambiente creció imbuido de las cosas del mar. Como castigo de sus barbasadas infantiles lo mandaban a las gradas a calafatear lanchones. Tan grande placer encontraba en ello, que un buen día ya no pudieron sacarlo de allí. A los siete u ocho años de edad se construyó su primera lancha de juguete. Más tarde, cursando humanidades, se afirmó en su vocación, produciendo

modelos de buques de guerra. El *hobby* contagió a sus hermanos, y de esta suerte vino a convertirse su casa en teatro de homéricos choques entre escuadras, que a falta de proyectiles se disparaban bolitas.

En la época en que empecé a frecuentarle había “botado”, como él decía, arriba de ciento cincuenta barquitos, desde galeras romanas y dalcas chilotas hasta carabelas españolas y modernos cruceros de batalla. El Museo Histórico Nacional poseía ya la *Esmeralda* de Prat (modelo en flotación) y el navío *Lautaro* de la Escuadra Libertadora, en tanto que el escritor Benjamín Subercaseaux era dueño del bergantín *Aguila*, primer buque de guerra chileno, y de otra versión de la *Esmeralda*, que posteriormente fue cedida al Centro de ex Cadetes y Oficiales de la Armada. Recuerdo con precisión que por esas fechas el coleccionista Renato Menares acababa de llevarse la goleta *Inca*, de cuarenta y cinco centímetros, y ya estaba Finsterbusch trabajando en el casco del vapor *Canelos*, de casi un metro de eslora, encargado desde Valdivia por la casa armadora Haverbeck y Skalweit.

Algunas de estas miniaturas solían tomarle hasta un año de trabajo, y si produjo tantas es porque se ocupaba en dos o tres a la vez, para satisfacer la demanda incesante. A la postre sólo iba a poder reservarse —para dejarlos de recuerdo a Martita— una ballenera y un *Panorama de Talcahuano*, prodigio de minuciosidad, en que aparece una flota de naves mercantes y de guerra y faluchos descansando en la poza, el caserío del puerto, los muelles con sus grúas y bodegas y hasta un tren petrolero que va entrando a la estación; algo tan completo que sólo faltan las gaviotas en el aire.

Enamorado de su obra, el virtuoso conservaba la nómina de las unidades que había “echado al

agua", y por ella sabemos que zarparon por los trescientos sesenta rumbos del compás, habiendo algunas que fueron a echar el ancla en Alemania, en Francia, Dinamarca, Estados Unidos, Australia e Inglaterra (nada menos que en el *South Kensington Museum*).

No he exagerado al ensalzar la riqueza de detalles que distingue su arte. Me contó una vez que en una de las *Esmeraldas*, creo que la de Subercaseaux, ya lista para ser entregada, tuvo que sacar un cenicero (no más grande que la cabeza de un alfiler) del camarote del comandante, pues supo a última hora que Prat no fumaba... Por esos años ejecutó para el millonario danés Federico Wessel un yate a motor de sesenta centímetros, el que a primera vista pareció no entusiasmar a su dueño. Un poco ofendido, don Carlos le dijo: "¿Quiere bajar a la cámara?" Con una pinza corrió la tapa escotilla y le mostró lo que había dentro: cuatro literas con su ropa de cama completa; aparadores con platos y tazas del tamaño de un grano de arroz; estantes con libros, un closet con puerta movable, una mesa escritorio con su cenicero y en éste un cigarrillo a medio consumir. "¿Quiere pasar al toilet?" Abrió una portezuela y le enseñó un compartimiento con piso de linóleo, un lavatorio con espejo y lamparilla, una ducha con su calentador y un silencioso premunido de su rollo de papel higiénico. En la sala de máquinas había dos motores Diesel relucientes de grasa y aceite; en el puente de gobierno un cronómetro, un barómetro y un compás magnético... Esta filigrana fue llevada por Wessel a Dinamarca, y utilizándola como maqueta de proyecto mandó construir una embarcación de placer exactamente igual, que matriculó en Copenhague.

Como todo artista verdadero, don Carlos Finsterbusch era extremadamente generoso. Agradeci-

do porque hice filmarlo para un noticiario cinematográfico, ejecutó para mí, gratuitamente, el precioso modelo de la fragata *Termopylae*, de diecisiete centímetros; y años después, por un precio simbólico, la goleta tahitiana *Tiare Taporo*, por cuya escotilla introdujo una solución que dejó la bodeguita impregnada de olor a buque . . .

Dije más arriba que no se concedía momentos de ocio. Si no tenía una maqueta naval entre manos, estaba tallando (generalmente expresivas cabezas de caballo) o bien pintando (en el Museo Histórico se conservan sus cuadros de las dos primeras *Esmeraldas*: la de Cochrane y la de Prat). Era autor de un libro de cerca de quinientas páginas, escrito en inglés y editado en Inglaterra, sobre los gallos de riña: *Cock Fighting All Over the World*. De sus colaboraciones en la revista *Mar* sacó tres separatas o folletos relativos a los ríos de Chile, a la pesca y a la ciencia oceanográfica. En la *Revista Chilena de Historia y Geografía* apareció su erudito ensayo sobre las dalcas chilotas. En la revista *Diana*, de Buenos Aires, publicó en dos o tres entregas su notable trabajo sobre los pumas, describiendo la vida y costumbres de un ejemplar desde que nace hasta que muere. Su profundo amor a la naturaleza le había llevado a recorrer los bosques milenarios del sur para estudiar sus secretos y maravillas. Fue en una de estas exploraciones cuando un indio amigo le mostró "en algún lugar de la selva" un alerce de siete mil años de edad, cien metros de altura y más de cinco de diámetro; hallazgo estremecedor que él mantuvo en secreto por temor de que la civilización llegara con sus sierras eléctricas a destruir ese fenómeno forestal.

Los árboles y los bosques: éste era el *leit motif* de su labor de escritor independiente y apolítico, su

preocupación primordial, la herida que le dolía. Como Oyarzún, como Elizalde y como Stutzin, vivía horrorizado por el infantilismo de un pueblo que destruye alegremente el mayor privilegio de su economía. Recuerdo sus palabras desoladas de cierta tarde que tomábamos el té bajo una higuera de su quinta:

—Yo soy de los tiempos en que se navegaba de Valdivia a Corral contemplando la selva compacta que cubría los cerros hasta la orilla del río. De eso sólo quedan los troncos carbonizados, la capa vegetal erosionada y barrida por las lluvias y la desembocadura embancada por el fango... Y así en todas partes. Puerto Aisén y Constitución desaparecieron como puertos mayores por causa del embancamiento. La erosión y las dunas cubren ya cuatro millones de hectáreas y sólo queda un quinto de la masa boscosa que encontraron los españoles. Las reservas forestales nativas están condenadas a extinguirse y la tendencia a largo plazo del territorio es transformarse en un arenal... Se nos enseña que los mapuches eran salvajes, pero ellos preservaban sus bosques, tenían un árbol sagrado y de ésta y otras especies, de sus raíces, hojas y corteza obtuvieron la admirable medicina naturista que nosotros heredamos.

—Con todo lo que usted sabe de estas cosas, con todo lo que ha escrito y perorado y con los remedios que ha propuesto —le pregunté—, ¿cómo es posible que no haya logrado influir en la opinión pública y en las autoridades? ¿Nunca fue llamado desde un Ministerio o consultado por un legislador?

—No tengo recuerdo. Es como haber clamado en el desierto, o entre débiles mentales. Verdad que el Estado, esporádicamente, ha hecho forestaciones; pero hoy día se queman más bosques que cuando inicié mi campaña, treinta o cuarenta años atrás. En

mi último viaje al sur el humo casi no me dejó ver el paisaje . . . Los únicos arbolitos por los que pude hacer algo son los de las calles y parques de la comuna de Ñuñoa, a los que aseguré el riego mientras presté servicios en Hidráulica. Pero ni eso puedo hacer desde que me sacaron de ahí para ponerme a cargo de los camiones recolectores de basura.

*HISTORIA, GEOGRAFIA  
E IMAGINACION*

En nuestro suelo de flores bordado la fantasía es planta rara o mal aclimatada. Carecemos de imaginación los chilenos, y entre las cosas que se ofrecen para demostrarlo hay dos con que cada día tropezamos: los nombres de las calles y las estampillas de correo.

En el torneo universal de ingenio y belleza que es la filatelia, Chile ocupa un lugar aparte, *permanente e indisputable*, por su falta de originalidad, su ausencia de colorido (generalmente un solo color, y bien apagado) y su desesperante miseria temática. Da pena y envidia contemplar la vitrina de una tienda especializada: mirar las flores chinas, los Alpes suizos, la fauna africana, la arquitectura del Japón, los paisajes canadienses, los vestidos regionales de España y la pintura francesa; todo ello reproducido a gran tamaño y con feérica policromía. De Tahiti, que al fin y al cabo no es más que una isla, traje hace años un ejemplar de la estampilla conmemorativa del cincuentenario de la muerte de Gauguin: maravillosa miniatura de uno de sus cuadros, que obsequié a un coleccionista y hoy debe valer un dínaral... A esta competencia deslumbrante, que produce prestigio, turismo y riqueza, Correos de Chile concurre con la figura afligida del abate Molina, con la propaganda de algún Congreso de Higiene o un incoloro huemul, animalito extinguido, cuyo fantasma se obstina en aferrarse al escudo patrio. Una reciente muestra del gusto nacional la tenemos en la estampilla dedicada al incendio de la *Lautaro* (cuyo origen fue un descui-

do incalificable). Si es por evocar catástrofes, también podría el Correo conmemorar el terremoto de Chillán, el choque de trenes de Alpatocal, el cólera o el gobierno de Allende.

¿Es que los artistas del Estado y los sucesivos directores de estos servicios declararon obsoleta la cordillera, la platería y los choapiños araucanos, el Cabo de Hornos, el primer tren que corrió en el continente, Chuquicamata, los faluchos de Constitución, la isla de Robinson Crusoe, los copihues, Alejandro Selkirk, el puma, Valparaíso, la palma chilensis, la isla de Pascua, el cóndor, el chamanto colchagüino, el hombre-pájaro, la primera abolición de la esclavitud en América, la loica, el lago Llanquihue, el cisne de cuello negro, el ferrocarril Transandino, la araucaria, la travesía de los Andes en planeador, el rehue, las minas de carbón submarinas, las espuelas nazarenas, los glaciares y témpanos, la cueca, la chueca, la alfarería diaguita, el salitre, el Estrecho de Magallanes, las llamas y guanacos, los mejores vinos de América, las iglesias antiguas del norte, las focas y pingüinos australes, los bailes "chinos", Sewell, los veleros chilotes, el Valle de la Luna, los ascensores porteños, el cerro Santa Lucía, las termas, La Serena, las marinas de Somerscales y los paisajes y flores de Juan Francisco González?

Todo esto, que es lo autóctono y lo único nuestro que puede interesar afuera, está hoy ausente de los sobres y paquetes que por millones cruzan los mares y cielos llevando la imagen del país.

Se diría que el chileno *no se puede* su geografía ni su historia, en vista de que es incapaz de valorarlas, admirarlas e imponerlas. Y cabe preguntarse si un pueblo tan especial puede estar llamado a un porvenir que valga la pena.

Esta incapacidad imaginativa para exaltar o defender los valores propios se advierte en cualquier manifestación de la vida nacional, y ya dije que una de las pruebas más resaltantes la encontramos en la nominación de las calles. Sería absurdo atribuirlo al ancestro español, porque ahí está la historia para demostrar que los españoles rebosan imaginación, esa virtud que va del brazo de la poesía y aun del humor. Recuerdo los letreros de las callejuelas coloniales de San Juan de Puerto Rico, hasta ahora conservados con veneración: calle de Cristo, calle de las Palomas, del Sol, del Arroyo, de la Estrella, del Acueducto, de la Luna, de la Princesa. "Enumerarlas", escribí a este propósito, "es como aspirar el aroma de unos claveles andaluces, y sentimos hasta dónde somos españoles".

En Santiago del Nuevo Extremo los conquistadores dejaron nombres todavía más hermosos y pintorescos. En el plano primitivo del villorrio del Mapocho, delineado por Valdivia y su primer Cabildo, se consignan las calles o callejones de los Afanes, del Peligro y de los Trapitos.

Durante la Colonia siguieron proliferando los lindos nombres ingenuos. Eran los tiempos de las calles con acequia y con serenos que cantaban las horas con el Ave María Purísima; las calles sin numeración, donde las direcciones eran más geográficas que postales: "al frente de la botica de los jesuitas" o "al lado de la talabartería de González". ¿Quién recuerda hoy que la calle Alonso Ovalle se llamó de las Animas, y que la avenida Matta fue la Cancha de los Monos? Don Sady Zañartu, Premio Nacional de Literatura, compuso un libro expresamente dedicado a la materia: *Santiago; calles viejas*. Por él sabemos que la de los Hermanos Amunátegui llamóse del Peumo; la de Esmeralda, las Ramadas; Manuel Rodríguez, los Baratillos Viejos;

San Martín, las Cenizas; Veintiuno de Mayo, la Nevería, y Portugal, la Ollería. Hubo también una calle de los Patos (la de Valdivia, que arranca del cerro Santa Lucía), llamada así porque en sus charcos "se criaban bandadas... cuyos graznidos y aleteos enturbiaban el silencio de los lomajes orientales del cerro". Las oleadas patrióticas, nacionalistas y místicas barrieron con nombres que eran poemas de tradición y color local, nombres que jamás debieron haberse reemplazado y que esperan ser reemplazados por alguna autoridad amante del pretérito y con sentido de la promoción turística. Una es la calle de la Pelota, nominada así por el terreno de balcmpié que existió en la que hoy conocemos como calle de San Isidro. Vecino a ésta corría un camino polvoroso, de noche, "oscuro como boca de lobo", en cuyos ranchos hubo tal mortandad de mujeres de mala vida, que cargó el apodo de las Matadas, y es la actual Santa Rosa. Para impedir o castigar el comercio amoroso, levantóse en el siglo XVIII un reformatorio entre cárcel y convento, gobernado por media docena de monjas, que se denominó de las Recogidas, y por eso llamaron así a la callecita que llegaría a convertirse en Miraflores. Nominación todavía más propia de los tiempos fue la del Ojo Seco (ahora General Mackenna), derivada del ojo o arco del puente de Cal y Canto, que quedó fuera del Mapocho a raíz de la canalización. Pero entre estos nombres desaparecidos hay uno que se lleva la palma: el Galán de la Burra. Es la actual Erasmo Escala, y la nombraron de aquella manera en memoria de cierto amador a tal punto atolondrado y cegatón que en noche de cita abrazó a una mula en lugar de la dama de sus sueños.

De la masacre de bellos nombres antiguos sobrevive uno que vale por muchos y se salvó acaso

por estar en extramuros: Los Pajaritos, camino de Maipú.<sup>1</sup>

De esta manera, la nuestra ha llegado a ser la capital de la antifantasia en materia de nomenclatura urbana. Es casi de no creerlo: en el Gran Santiago existen cinco calles Manuel Rodríguez y siete calles Arturo Prat, pero no hay ninguna que recuerde a Pedro Angulo, ejecutor de la más fantástica acción naval conocida: la captura bajo los fuertes del Callao de una escuadrilla peruano-boliviana sin disparar un tiro. Otra anomalía es la ausencia de una escala de valores. La más moderna y elegante avenida se llama Américo Vespucio, personaje discutible y al que nada debemos los chilenos; pero al Padre de la República, a Portales, se le honra en un rincón deprimente de la ciudad y en un suburbio, y a Gabriela Mistral en poblaciones marginales. Olvidado como Angulo está Policarpo Toro, que nos dio la isla de Pascua; pero hay calles para el conscripto Arredondo, el comerciante Emilio Delporte, el corredor de propiedades Eduardo Llewellyn-Jones, el fabricante de cajas de fondo Máximo Bash, el caricaturista Alvarez, el automovilista Domingo Bondi, el boxeador Vicentini y el futbolista Arellano. Debería saberse quiénes fueron los alcaldes o regidores que bautizaron las calles Unión Literaria, Zinc, Crédito, Prensa Libre, Copec, Petróleo y Punto Cuarto; y quiénes designaron las siguientes: Ley 1.838, Ley 5.086, Ley 5.579 y Ley 7.600, en las vecindades de la Panamericana Norte.

La cosa mueve a risa, pero sucede que esta confusión de valores, esta desinformación histórica y geográfica, esta pobreza imaginativa y esta frivolidad son productos de la misma inmadurez que costó al país la pérdida de Polinesia, la frustración del

---

<sup>1</sup>A poco de publicarse esta crónica, Los Pájaritos pasó a llamarse Ramón Freire. . .

destino marítimo, la demolición económica, la cesión de la Patagonia y la desembocadura en el pantano marxista. Porque a los pueblos no les ocurre nada por accidente ni por casualidad, sino que pagan por donde han pecado y van hacia donde los conduce su idiosincrasia.

Por fortuna, como dicen, "se han visto casos", y en la ciudad del Galán de la Burra estamos palpando los síntomas de un inesperado fenómeno: el despertar de nuestra fantasía española adormilada. Por lo menos en lo que concierne a la función de poner óleo y crisma a las calles.

El crecimiento explosivo de la urbe a partir de la cuarta década del siglo, con su multiplicación de barrios y calzadas, obligó a ediles y loteadores a espolpear su inventiva para renovar el agotado repertorio de nominaciones. Y se produjo el milagro: el Barrio Alto surgió como un jardín fragante con los Claveles, las Violetas, los Tulipanes, las Hortensias, los Copihues, las Dalias y las Petunias. Y luego esparció su verdor y su rocío el bosque autóctono de las Pataguas, los Aromos, las Araucarias, los Alerces, el Mañío, los Arrayanes, el Coigüe y el Tamarugo; y consecuentemente, en este *habitat* aparecieron los Tordos, los Picaflores, los Queltehues y las Torcazas, y presúmese que vienen en camino las Bandurrias. La nostalgia del pasado halló su expresión en El Abanico, La Verbena, La Calesa y El Oidor. Una flota de románticos navíos fue botada al agua: La Goleta, El Bergantín, la Balandra, El Galeón, La Pinta y la balsa Kon-Tiki; y a la apertura hacia el mar se siguió el embarque de Los Navegantes: Colón, La Pérouse, Rodrigo de Triana, Los Corsarios, Lord Anson, Drake, Fitz-Roy, Cook y Cavendish.

Si esto es parte de un proceso de maduración, de renacimiento del gusto y agilización de las men-

tes, deberíamos festejarlo como corresponde, deberíamos echar a vuelo la calle de Las Campanas y hacer resonar la de Los Clarines; sacar a bailar a La Niña al son de los Cantares de Chile y continuar la fiesta en Los Jardines hasta la hora de Los Grillos y Las Luciérnagas.

Y gritar al pie de la Estrella Solitaria:

—¡Viva la calle del Payador Taguada y muera la calle Petróleo! ¡Arriba la calle Tranquila y abajo la Unión Literaria! ¡Muera la Ley 5.579 y vivan Los Suspiros, el Manutara, Los Pavos, Vicente Huidobro y Las Guaguas!

*PRIVILEGIO  
Y ABOLENGO DE  
LOS VINOS DE CHILE*

Dice la Enciclopedia Británica (Art. *Wine*) que las vides chilenas son las más sanas del mundo por ser el nuestro el único país en donde no se conoce la filoxera y porque sus cepas de marca fueron trasplantadas desde Francia *antes* de la plaga que arruinó los viñedos europeos en 1875.

Sábese históricamente que los primeros sarmientos de aquel origen fueron introducidos por Silvestre Ochagavía Errázuriz, quien en 1851 los importó junto con el viticultor M. Bertrand, encargado de formar su plantación precursora. Presidente de la Corte Suprema, Ministro de Justicia y precandidato a la Presidencia de la República, Ochagavía era un espíritu de selección dentro de la clase dirigente, como lo fueron por norma todos los grandes viñateros nacionales, creadores de la más renombrada industria vinícola del continente. En la mansión señorial de la viña Subercaseaux, con parque romántico, estatuas y capilla con privilegio otorgado por el Papa Gregorio XVI, fue proclamada la candidatura presidencial de don Manuel Montt. El heredero de la propiedad, Ramón Subercaseaux Vicuña, describe en sus *Memorias de ochenta años* la formación del viñedo por su padre con ayuda del técnico Bachelet y sus cepas traídas de la Borgoña en paquetes con agua junto con el lagar y las enormes cubas de fermentación. La viña dio al tercer año su primera cosecha y el memorialista vio a los peones ocupados en la tarea de exprimir la uva con los pies, cosa que a nadie sorprendía en tiempos en



que los semidesnudos panificadores amasaban la harina a golpes de sobaco. El vino, industria de señores, tuvo un personero ideal en este Ramón Subercaseaux que fue consejero de Estado, embajador en el Vaticano, Ministro de Relaciones Exteriores, experto en artes, distinguido pintor paisajista y escritor que en su género voló casi tan alto como Pérez Rosales. Estaba casado con Amalia Errázuriz Urmeneta, escritora también y mujer tan notable que su Santidad Pío Undécimo la llamaba *la Embajadora* y de sus obras humanitarias y pías quedó testimonio en su biografía publicada en París por el P. Albert Kern. Amalia era hija de Maximiano Errázuriz y nieta del multimillonario José Tomás de Urmeneta, que plantara en terrenos de rulo de Lima che una viña regada por él con un canal que fue una obra de romanos. Emparentados unos con otros, estos introductores del *Cabernet*, del *Pinot* y el *Sauvignon* constituían una especie de cofradía en donde no fermentaban la envidia ni la mezquina competencia; y así fue que Maximiano Errázuriz facilitó a Francisco Undurraga Vicuña los planos de sus cuberías y bodegas subterráneas de Panquehue cuando éste proyectaba convertir en viña su fundo de Santa Ana. Este predio de 250 hectáreas, cuna del vino *Rhin* chileno, habíalo rematado Undurraga a comienzos de la década de 1880, pagando por él \$ 157.500. Perteneció al prócer independentista Juan Martínez de Rozas y quedó en su parque, como reliquia, un busto de O'Higgins. Una inscripción recuerda que allí dijo misa en 1824 el que sería Papa Pío Nono. Habiendo llegado atrasada al remate, Isidora Goyenechea viuda de Cousiño ofreció a Undurraga cien mil pesos extras si le cedía el fundo, que ella deseaba asignarle a su hijo Arturo. Undurraga no aceptó e hizo bien, porque el joven Cousiño estaba destinado a heredar, aparte las mi-



nas de Lota, la viña Macul, verdadera joya dinástica que el tiempo ha convertido en símbolo nostálgico del dorado Chile de fines de siglo. Sus plantaciones y su parque de ensueño habían sido la pasión enamorada de Luis Cousiño Squella, el refinado esteta del Parque de Lota, del Palacio Cousiño y el Parque Cousiño, mecenas del arte, benefactor de la educación popular y espléndido cooperador de Vicuña Mackenna en la transformación de Santiago, al que Subercaseaux evoca así en sus *Memorias*: "Era el árbitro de las elegancias de la ciudad, a la que reveló los mil detalles del buen vivir europeo. Tenía muy buena figura, maneras sumamente caballerosas, un trato culto y fácil adquirido en la sociedad cosmopolita de París". "Sus coches y caballos eran los mejores que se habían visto; su vestir era irreprochable". Y añade que se le hicieron funerales de patriarca nacional, trasladando el carro mortuario arrastrado por una locomotora enlutada desde la estación hasta el templo de Santo Domingo. Con la filantropía de Luis Cousiño pudo haberse comparado la de Domingo Fernández Concha, el patrón de la viña Santa Rita que dedicó la mitad de su tiempo y su energía a la construcción de centros obreros y de escuelas de enseñanza gratuita y cuyo entusiasmo —refieren las *Memorias* de Abdón Cifuentes— llegaba al extremo "de ayudar él mismo en los trabajos de carpintería y de pintura". De igual modo podía Santa Rita parangonarse con Macul en el liderazgo de las marcas de exportación y en la suntuosidad de sus casas patronales, porque las de Fernández Concha estaban dotadas de iglesia parroquial, escuela, teatro y caja de ahorros y su parque panorámico tiene entre otros adornos una piscina romana. En medio de estas arboledas y jardines maravillosos de Alto Jahuel instalábase a pintar el maestro Juan Francisco González, prote-

gido del yerno de Fernández Concha, Vicente García Huidobro, cuya galería de cuadros podía entreverse desde la calle en su residencia de la Alameda de las Delicias con San Martín. Otro viñatero amante de las artes fue Francisco Javier Correa Errázuriz, el de Lontué, famoso además por haber poseído la viña más grande del mundo de propiedad individual: setecientas cuadras plantadas, cuando la del *Château Lafitte*, del barón de Rothschild, en La Gironda, medía poco más de setenta. En 1914, el hercúleo Correa Errázuriz contribuyó él solo con ocho millones de litros a la producción vinícola del país.

Ya por esos años las etiquetas de las grandes marcas chilenas ostentaban como ornato característico las medallas conquistadas en exposiciones internacionales. Los vinos criollos habíanse introducido en mercados tan lejanos como los del salitre, y nadie ignora que en la propia Francia se impuso la importación de caldos de Lontué y del Llano de Maipo para mezclar con los suyos. Lo que no todos saben es que también habían adquirido los franceses cargamentos de cepas chilenas para replantar sus viñedos destruidos por la invasión de la filoxera. Y como esta plaga temible no se da en Chile, nuestras vides no necesitan injertos y constituyen viveros de reserva para cualquiera catástrofe como la de 1875. Con todo, los vinos galos, iberos y germanos siguieron consumiéndose en el país hasta después de la Guerra Europea. En su libro *Un mundo que se fue* enumera Eduardo Balmaceda los nombres y tipos favoritos en la alta sociedad, de los que nunca se ofrecía menos de cuatro o cinco en los banquetes kilométricos cuyo *menu* era *chic* poner en lengua francesa, como en este del Club de la Unión tomado al azar:

*Médaillons d'anchois*  
*Crème à la Saint-Germain*  
*Langoustines à l'Américaine.*  
*Doisette de Veaux à la Renaissance*  
*Faisans de Bohème à la Périgourdine*  
*Marquise au Cordon Rouge*  
*Dindon rôti*  
*Salade Turque*  
*Asperges en branches*  
*Pêches à la Condé*  
*Parfait Delusko*  
*Café.*

Cualquiera historia del vino que escribamos irá inevitablemente asociada a la distinción, a la espiritualidad y a la alegría. “¡Oh vino, sin el cual las cosas no serian sino lo que son!”, exclamó un poeta francés del siglo XVI. De visita en las bodegas de la viña de Rothschild, Alberto Ried le oyó decir a un jocundo bordelés: “Usted no podrá imaginarse cuántas canciones acabo de encerrar en este tonel”... Uno de los viñateros ilustres de Chile, Francisco Undurraga, escribió sus memorias, al igual que su primo y cofrade Subercaseaux; y aunque lo hizo en estilo campechano y hasta ingenuo, en su narración no puede ocultarse el potentado que pasó por la vida como portaestandarte de una tradición de refinamiento y señorío.

Como Subercaseaux, Undurraga era pintor bien dotado, y en su libro reprodujo los retratos que hiciera a la madre y a la esposa. En su juventud, asociado con Pedro Lira, organizó en el Partenón de la Quinta Normal un nutrido Salón de artistas nacionales. Su propia figura fue la de un caballero de expresión inteligente y tranquila, proclive a la sonrisa, acostumbrado al mando y al mundo. Al nacer ya era rica su familia, propietaria de una chacra en

Ñuñoa, del fundo de ocho mil cuabras que Lord Cochrane poseyó en Quintero y de una casa solariega en Ahumada y Agustinas con cochera y pesebrera y por cuyo portón de servicio entraban las carretas cargadas con la leña y los quesos de la chacra ñuñoína.

El rasgo más valioso del carácter de Undurraga fue la liberalidad, la soltura con que gastaba parte de su renta colosal en gozar de la existencia con los suyos y con los amigos. En el palacio de la Alhambra de Santiago ofreció al príncipe Carlos de Borbón una fiesta con tal cantidad de invitados que éstos no pudieron bailar. Nadie mejor que él pudo haberse apropiado la norma de "no andarse con chiquitas". Conté en otra ocasión que en su segundo viaje a Europa (año 1887) llevaba para el alimento de su hijito un corral de gallinas y pollos y una burra lechera que hizo acomodar a bordo con su provisión de forraje enfardado. Viajaba para someter a su señora a tratamiento médico, y el doctor elegido fue Charcot, el más famoso de Francia en esos días. En París visitó al Presidente Sady Carnot, en el Vaticano al Papa León XIII y en San Sebastián a la reina madre María Cristina. En la Exposición Universal de Barcelona presencié el otorgamiento de la medalla de oro al *Cabernet* de la viña Santa Rosa de Macul. En Inglaterra, adonde fue para comprar animales de raza, se movilizaba en el carruaje de su amigo Lord Bective. . .

De cada uno de sus viajes volvía Undurraga con cajones de obras de arte, muebles, marfiles y cuadros. Lo que estas adquisiciones significasen en dinero, sin embargo, es poco o nada comparado con la riqueza que a la larga representarían las cepas de vino *Rhin* que importó para experimentar en su naciente viña de Santa Ana. Las compró en Bonn, Francfort, Coblenza y Colonia y las trajo él en per-

sona, protegidos los tiernos sarmientos con tubos refrigeradores para evitar que se brotaran a su paso por los trópicos. Alcanzó el cargamento para plantar una hectárea en el viñedo privilegiado que hoy adorna su fachada con gigantesca botella de *Rhin* chileno. El recio empresario había iniciado la formación de la viña en 1891 —el año menos a propósito de nuestra historia para fundar una industria— plantando treinta cuadras de cepas francesas bajo la dirección del viticultor Presac, de la Quinta Normal; y refiere en sus *Memorias* que con sus manos trabajó él mismo, el patrón, manejando la barreta para hacer los hoyos en que se introdujeron las plantas. Simultáneamente hacía labrar el canal de regadío y dotaba al fundo de una turbina para el suministro de fuerza y alumbrado eléctrico.

Rasgo típico de un industrial imaginativo: para hacer su vasijería compró —hoy diríamos a huevo— en diez mil pesos la rica madera de roble de Bosnia y Herzegovina con que había llegado acondicionado un equipo rodante adquirido por los Ferrocarriles y que era ofrecida a precio de leña o desecho. Con este fino material importado, que entró eximido de derechos de aduana, fabricó el tonelero Perromau las vasijas que comunican a los vinos su incomparable aroma y sabor.

Obtenida la primera cosecha de la hectárea de *Rhin*, quedó guardada por siete años, vale decir, hasta 1901, fecha en que fue lanzada al mercado. Su calidad era tal que en 1896 Undurraga dio a probar unas botellas en ocasión de la fiesta ofrecida en el parque de la viña al duque de los Abruzzos. Consecuencia de esta sensacional promoción del producto fue que el propio festejado pidió después veinticinco cajones para llevar a su país.

Nunca dejó Undurraga de hacer las cosas en grande, y éste fue el secreto de sus éxitos. Con motivo de un Congreso Médico Latinoamericano dio un picnic con mil invitados que fueron servidos por docenas de garzones de etiqueta y huasos en tienda de rodeo oficial.

En 1903 formalizó la primera venta al exterior: mil cajones comprados por la casa Grace para los Estados Unidos. . . , a veinte pesos el cajón. En el momento de firmarse el contrato en Santa Ana, el magnate tenía alojado allí al Presidente de la República don Germán Riesco, que convalecía de una enfermedad mientras el Ministro Barros Luco lo subrogaba en La Moneda.

Se hicieron permanentes las exportaciones a Norteamérica y Japón. En 1910, el Presidente Pedro Montt ordenó embarcar doscientos cajones en el buque insignia en que viajaba a Buenos Aires para asistir a las fiestas del Centenario de la Independencia. Con este vino brindó el Ministro de Obras Públicas de la Argentina en la Exposición Internacional del Plata, donde de paso el *Rhin Undurraga* obtuvo el Premio de Honor.

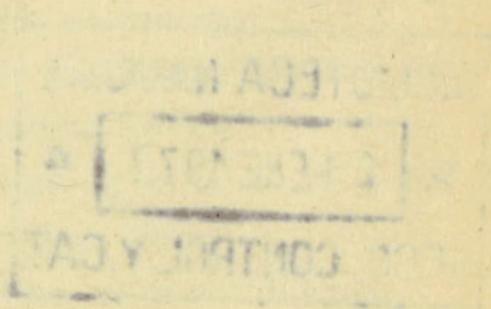
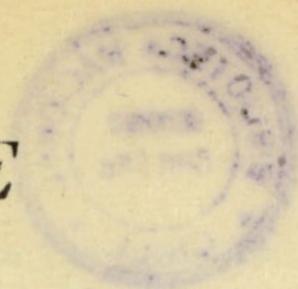
La histórica plantación precursora fue creciendo a medida que se expandía su fama y se sucedían los laureles de la marca. Ganó la medalla de oro en Chicago y volvió a ganarla en Bruselas, a sólo siete horas de camino de la patria del *Rhin* alemán; y por último conquistó el Premio Mundial en la Exposición Universal de Sevilla.

En 1943 su producción anual alcanzó a la cifra imponente de cincuenta y cinco mil cajones. ¿Cuánto dinero extranjero han hecho ingresar al país las pequeñas botellas "caramayolas"? Su pionero generó más riqueza pública y privada que el mejor Ministro de Finanzas. El mismo, con más sencillez que vanidad, declara en su libro que el

enólogo Delbaie se enriqueció a su sombra y llegó a ser terrateniente por los lados de Talagante; y de los triunfos mundiales de la viña echa la culpa a su hábil agente de exportaciones, Alberto Fabres Fuenzalida.

Fue Francisco Undurraga de esos hombres hechos para volar a lo cóndor en la empresa libre, capaces de hacer imperialismo desde un país de economía menesterosa; de esos hombres que en las pesadillas socialistas desaparecen para ceder su lugar a los vagos con que la dialéctica de la envidia pretende sustituirlos. Y digo esto pensando cuán cerca estuvo la tradición vinícola chilena de despeñarse al abismo en los años de la filoxera marxista, cuando se dio, entre otros, el caso del macaco que pusieron de interventor en cierta viña famosa de Cauquenes y que robaba el vino de las vasijas y para no ser descubierto mantenía su nivel echándoles agua de la llave.

**INDICE**



	Pag.
El Puente de Cal y Canto	5
Cómo viajaban los antiguos	19
Patricio Lynch, el marino	31
Unas cartas de don Rafael Sotomayor	45
El militar Patricio Lynch	59
Sturrock, testigo de la caída de Lima	71
Lynch, "el mejor virrey"	83
Viajar a Europa, vivir en Europa	95
El fantástico Ferrocarril Transandino	109
Amalia Errázuriz, " <i>ora et labora</i> "	123
Aquellas máquinas más pesadas que el aire	135
A la sombra de José Toribio Medina	147
Manuel Ortiz de Zárate, llamado "el Patagón"	159
José Edwards, un caso aparte en las letras chilenas	173
Así era el doctor Cruz Coke	185
En el astillero Finsterbusch	201
Historia, geografía e imaginación	213
Privilegio y abolengo de los vinos de Chile	223

VISITACION DE BIBLIOTECAS  
E IMPRENTAS  
\* 13. ENE. 1977 \*  
DEPOSITO LEGAL

Este libro se terminó de imprimir en los talleres de la  
Editora Nacional Gabriela Mistral Ltda.,  
Bellavista 0153, Santiago, en el mes de noviembre de 1976.  
Hecho en Chile - Printed in Chile.

© 45.728

EDITORIA NACIONAL GABRIELA MISTRAL LTDA.,  
Av. Santa María 076, Casilla 69-D, Cables Mistral,  
Santiago de Chile.

Primera edición 1976 en esta Editorial.

1.º al 2.º millar.

memoria Andurraga F60

L. Suberoseant. memoria.

alt. Ricd

