

Salvajes, piratas, loberos... y aviones

Etnografía retrospectiva de lo extraordinario en la vida cotidiana de isla Mocha

DANIEL QUIROZ



SALVAJES, PIRATAS, LOBEROS... Y AVIONES
ETNOGRAFÍA RETROSPECTIVA DE LO EXTRAORDINARIO EN LA VIDA COTIDIANA DE ISLA MOCHA

Colección de Etnografía
Volumen IX

©Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

Colección de Etnografía
Salvajes, piratas, loberos... y aviones
Etnografía retrospectiva de lo extraordinario en la vida cotidiana de isla Mocha

Inscripción N° 2023-A-7450
ISBN 978-956-244-579-5

Ministro de las Culturas, las Artes y el Patrimonio
Jaime de Aguirre Hoffa

Subsecretaria del Patrimonio Cultural
Carolina Pérez Dattari

Directora Nacional del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural
Nélida Pozo Kudo

Subdirectora de Investigación y Directora Responsable
Susana Herrera Rodríguez

Autor
Daniel Quiroz

Diseño de portada y diagramación
Leticia Martínez Vergara

Diseño de portada basado en la idea original de Arturo Molina Burgos

Ediciones de la Subdirección de Investigación
Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 651
Teléfono: 56-229979764
www.investigacion.patrimoniocultural.gob.cl
Santiago, Chile

IMPRESO EN CHILE / PRINTED IN CHILE
2023

SALVAJES, PIRATAS, LOBEROS... Y AVIONES

ETNOGRAFÍA RETROSPECTIVA DE LO EXTRAORDINARIO EN LA VIDA
COTIDIANA DE ISLA MOCHA

DANIEL QUIROZ



ÍNDICE

PRESENTACIÓN

9

EL ESPEJO SALVAJE DE LA ESCRITURA: LA ETNOGRAFÍA DE LOS
BORDES DE DANIEL QUIROZ LARREA

Juan Carlos Olivares

11

PRÓLOGO

17

ANTECEDENTES

23

MIRADAS

35

ERRADICACIÓN

49

SALVAJES

65

INGLESES

81

NEERLANDESES

99

PIRATAS

117

LOBEROS

133

COLONOS

151

LOBEROS, *AGAIN*

169

AVIONES

187

EPÍLOGO

207

AGRADECIMIENTOS

213

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

215

PRESENTACIÓN

La isla Mocha es parte inseparable del trabajo etnográfico de Daniel Quiroz. De hecho, lo conocí a fines el siglo pasado, cuando, entre clase y clase que dictaba en Antropología de la Universidad de Chile, comenzamos a conversar de sus trabajos sobre las islas Mocha/Santa María y sus relaciones con el continente. Medio en broma, medio en serio, se decía que eran las Trobriand de Quiroz. Poco después me invitó a participar de su investigación, donde estuve levantando los primeros datos sobre la cacería de ballenas en la isla Santa María, trabajo de campo en el que también participaron Felipe Maturana y Yuri Jeria con sus respectivos temas. Paradójicamente, nunca visité la isla Mocha, ni Daniel recorrió los extraños parajes de la Santa María.

Pese a ello, creo que algo conozco de la isla Mocha, sobre todo gracias a los diferentes escritos publicados por Daniel a lo largo del tiempo. Cómo no mencionar *La isla de las palabras rotas* (1997), ese texto colectivo e interdisciplinario que venía a coronar la primera etapa de las investigaciones en la isla, un cruce seductor entre antropología y arqueología. También los numerosos artículos publicados en la revista *Museos*, esa gran iniciativa editorial del profesor de la cual hay varios ejemplos, aunque en lo personal debo destacar “Papeles, motivos y razones”, un pequeño artículo sobre el “exilio forzoso de los mapuche de isla Mocha a fines del siglo XVIII” (Quiroz, 1994, p. 29), redactado con una pluma delicada, que me sirvió para ensanchar la mirada sobre cómo escribir en antropología. En estas pocas páginas estaba la génesis de lo que posteriormente Daniel llamaría etnografía retrospectiva, “usando los mejores equivalentes históricos de las observaciones de los antropólogos” (Tilly, 1978, p. 210). Una propuesta metodológica que hemos ido aceitando con el paso de los años, en diferentes investigaciones y de la cual podemos rastrear sus huellas hasta la Mocha.

Como si fuera un palimpsesto, este libro comenzó a escribirse el año pasado, a partir de antiguos escritos sobre esta particular isla. Fruto de todo ese proceso nace el presente libro, que, a mi modo de ver, es una notable síntesis de abundante trabajo etnográfico, así como de recopilación y lectura, de los más variados documentos sobre el tema. Gracias a esta laboriosa

escritura, podemos saber/conocer de los habitantes originarios de esta isla, también de las “visitas” de piratas ingleses y holandeses, o sobre los colonizadores españoles que se convierten en erradicadores, al despoblar completamente la isla de mapuche. Posteriormente podemos leer sobre los colonos que arriban a mediados del siglo xx, algunos de los cuales conversaron con el etnógrafo; también se entregan luces y sombras de la caza de lobos marinos, para concluir el libro con aviones y aviadores, la nueva obsesión del maestro. Como bien señala el profesor Olivares en su presentación, el libro de Daniel está construido a partir de fragmentos, collages y con cada uno de ellos armamos una particular imagen de la isla Mocha.

Por todo lo anterior, para la Subdirección de Investigación del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural es motivo de orgullo editar este libro, el noveno volumen de la Colección Etnografía, compuesta por una serie de trabajos etnográficos realizados a lo largo de Chile, escritos por investigadores de diversas generaciones. De esta forma, se suma a esta colección un libro que ha sido decantado y escrito con esas pausas que dan el tiempo y la sabiduría.

Dr. Gastón Carreño

Subdirección de Investigación
Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

EL ESPEJO SALVAJE DE LA ESCRITURA:
LA ETNOGRAFÍA DE LOS BORDES DE
DANIEL QUIROZ LARREA

*Un solo recuerdo agradable, el de Emawayish,
aunque a su aire de princesa se
mezcla un cierto lado súcubo, a carne blanda,
húmeda, fría, que me repugna al
mismo tiempo que me da un poco de miedo.
¿Acaso no está predestinada? ¿Acaso
su primer marido, cuando se volvió loco,
no se escapaba de casa para ir a
aullar a las ruinas de los castillos de Gondar?
24/VIII/1932*

MICHEL LEIRIS, *El África fantasmal*

ETNOGRAFÍA, ALQUIMIA DEL VIAJE & LA ESCRITURA

El destino del etnógrafo es algo irremediable & siempre su imaginario estará deseando retornar, de alguna manera, a los escenarios en donde acontecieron los hechos referidos en algunos de sus trabajos & narraciones. El etnógrafo es esencialmente un escritor & aquello lo dejará *ad infinitum* amarrado a sus textos & nunca podrá disolver las palabras escritas ni apartarse de ellas. Así, acumulando polvo o invisibilizándose, una multitud de palabras permanecerán arrumbadas en las estanterías & alacenas de su casa/oficina e, incluso, muchas, a la manera de pescados muertos, permanecerán flotando en el océano de su imaginario & nunca serán olvidadas. En la alquimia de la escritura etnográfica no todas las palabras alcanzarán el rubedo, la transmutación ni la evocación. En las alacenas & en el imaginario del etnógrafo habrá montones de restos o recortes, nigredos & también albedos, narrativas fallidas, ruinas & relatos imposibles.

No obstante, a pesar de oler ellas a poética, a crónicas & muchas veces a sistemáticos & aburridos informes de lugares & gentes-Otro, en esta alquimia las palabras etnográficas son un tipo especial de palabras & siempre tendrán como principal motivo enunciar & evocar no solo la existencia de esas gentes & lugares-Otro, sino también señalar de manera contundente la inequívoca presencia del etnógrafo en aquella Otredad diversa, ajena & lejana. En un segmento considerable de estos dispositivos discursivos estará enunciada de manera sugerente & pocas veces explícita no solo la presencia del etnógrafo en esos lugares-Otro, sino también que ha podido regresar desde esas lejanías de Alteridad. En definitiva, retornar es esencial en la ecuación de la etnografía. Entonces, viaje & regreso, alquimia, lugares & gentes-Otro, alteridad, recortes & ruinas son eventos significativos en una alquimia centenaria & se ordenan según un itinerario reconocido entre los especialistas, etnógrafos & etnografía [nombrar las cosas del mundo es posible].

QUIROZ LARREA, “COLLAGERO”

En el transcurso de su recorrido como etnógrafo, Daniel Quiroz Larrea se ha mantenido fiel al itinerario de algunos pocos temas & dimensiones de la realidad & de las perspectivas antropológicas de los siglos xx & xxi. Así, al interior del mundo de los paradigmas & teorías de la antropología, serán los enfoques de la ecología cultural, la etnografía, la antropología poética & la etnografía histórica esencialmente materias de su esmerada dedicación & preocupación. En el ámbito de los mundos diversos, será un viajero atemporal. Un etnógrafo sin tiempo porque es habitante de lugares en donde el presente es una puerta para lo pretérito. Así, pueden ser, entre muchos lugares & recintos, museos, archivos documentales públicos & privados, industrias abandonadas, restaurantes & cocinas, marismas a orillas del océano & arenales. Veremos su privilegio de mirar & auscultar gentes & estilos de vida ahora extintos o de escasa manifestación en el mundo contemporáneo. Al contemplar la inmensidad de la muerte, el etnógrafo mira el mundo & las gentes-Otro a través, esencialmente, del espejo salvaje

de la escritura. Según Ángela Parga [etnógrafa en la ULA/Osorno] este hombre ve el corazón de las cosas¹.

El trabajo etnográfico de Quiroz Larrea es una tarea artesanal, & sus reglas & maneras una melodía reiterada en sus escritos de página en página; posee un estilo claro e inconfundible & se inscribe en un horizonte escritural en donde los recortes se destacan de la escritura de fondo, elaborando, así, una textualidad rigurosa & poderosamente evocadora. Viaja a través del mundo en busca de los recuerdos, recortes & ruinas: un día a la mañana estará tomando mate & comiendo sopaipillas en la casa de Alfredo Herrera en isla Mocha; en otro, día de cielo toldado & garúas, sentado con Armando Ortiz en los roqueríos de la isla Quechol, escuchando historias de loberos. Al mes siguiente lo veremos en la Fábrica da Baleia de Sao Roque do Pico, en las islas Azores, conversando sobre ballenas y arpones con un antiguo trabajador de la usina &, al subsiguiente, en el restaurante The Black Whale, en New Bedford, comiendo ostiones con tocino. Antes había estado en el fuerte Santa Bárbara, en la isla Robinson Crusoe del archipiélago de Juan Fernández &, semanas más tarde, en Sandefjord, al sur de Noruega, y en Nantes, en el noroeste de Francia, conociendo las historias pasadas de balleneros noruegos y franceses en las costas de Chile, y después en la planta ballenera de Wadoura, al sur de Tokio, esperando, en vano, embarcarse; algunos pocos pudieron verlo en un viejo restaurante de Lisboa, comiendo un bacalao á bráz. Es irremediable, el etnógrafo es hijo de los viajes porque siempre los recuerdos, los recortes & las ruinas son asuntos ajenos.

Junto a Quiroz Larrea, desde hace décadas, estamos escriturando la etnografía mediante el collage, somos collageros. Elaboramos tempranos textos en el *Boletín del Museo Mapuche de Cañete* & en los catálogos de exposiciones etnográficas en la ex Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos. En el caso de Quiroz Larrea, su actual etnografía histórica &, aún más, la contemporánea & inédita proposición de una etnografía retrospectiva, están construidas

¹ Palabras de Ángela Parga León en el contexto de la escritura de “Palabra e imagen en vuelo. Imaginario vegetalista en la obra *Chonon Bensho e Inin Niwe*”, un discurso sobre etnografía e imaginario en una familia medicinal Shipibo Konibo.

con recortes provenientes de textos impresos y/o manuscritos a resguardo en algún museo, biblioteca patrimonial o archivo documental, a los que agrega, cuando los contextos lo permiten, algunos recuerdos de sujetos involucrados en los hechos referidos & fotos o planimetrías de la ruinas relacionadas con el fenómeno motivo de su preocupación.

En este libro, el “collage” es abigarrado, urdiembre fina & apretadísima, los recortes apenas se reconocen & son cortos & de pequeñas dimensiones, menudos, se van fundiendo unos con otros en la trama. Los recortes han sido reducidos a meras hilachas y/o hebras significantes, todavía repletas de sentido, un mínimo representacional, un susurro del susurro. Incluso, es dificultoso distinguir dónde acaba la escritura-Otra & comienza el zurcido, el traslape con los textos elaborados en el propio imaginario de Quiroz Larrea. En la etnografía retrospectiva los bordes de las entidades participantes se han incrustado unas con otras, de manera que la frontera desaparece. Entre el recorte & el texto de amarre, Quiroz Larrea logra instalar una costura invisible, el ojo recorre sin interrupciones la profundidad textual evocada en *Salvajes, piratas, loberos... y aviones. Etnografía retrospectiva de lo extraordinario en la vida cotidiana de isla Mocha*.

No solo las entidades textuales se funden, sino también, en alguna medida, el etnógrafo con su[s] sujeto[s] de interés. En el gesto de las costuras invisibles se inscribe el gesto antropológico originario & esencial, Ser Otro & ver el mundo desde aquella perspectiva oblicua, mirada nativa. Es la disolución del Uno Mismo en el Otro, la epifanía del sujeto en la Alteridad & la diferencia & su transformación en etnógrafo.

COLLAGE, EXOTISMO & RETROSPECCIÓN

Este libro es un artefacto de antropología pura. La etnografía “collagera” [etnografía histórica/etnografía retrospectiva] de Quiroz Larrea en esta oportunidad se refiere explícitamente a lo “extraordinario” del lugar & las gentes según las miradas/palabras de muchos & diversos viajeros &, sin duda, en ellos lo “extraordinario” es exotismo puro. Entonces, un nuevo giro virtuoso en el rumbo escritural de Quiroz Larrea. Al fundir su escritura con la de los viajeros, la etnografía retrospectiva es la etnografía “collagera”

del exotismo, una consecuencia teórico-metodológica a raíz de su constante afán de ir siempre hacia adelante en el abismo de las palabras, las metáforas & los textos. Exotismo del exotismo en otro orden cosas, un antropólogo haciendo collages es algo tremendamente *cool*, es un escritor de los bordes.

Juan Carlos Olivares Toledo

Antropólogo, Universidad de Chile
Instituto de Arquitectura & Urbanismo
Facultad de Arquitectura & Artes
Universidad Austral de Chile

PRÓLOGO



En los inicios de la década de 1990, con el apoyo de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (Dibam), formulamos y ejecutamos un pequeño proyecto denominado “Reconocimiento antropológico de isla Mocha” — claro homenaje al “Reconocimiento cultural de Chiloé” que Carlos Muni- zaga, “padre” de la antropología social chilena, elaboró para la Corfo a fines de la década de los 60—, cuyo objetivo era reunir la mayor cantidad de información posible para elaborar un proyecto mejor fundamentado. Este reconocimiento planteaba cuatro grandes líneas de trabajo: i) prospección de sitios arqueológicos en la parte exterior de la isla y realización de algunos pozos de sondeo; ii) revisión de fuentes impresas que ilustren sobre la historia y demografía de la isla; iii) búsqueda de informantes clave para obtener datos generales sobre la isla, su historia y los actuales habitantes, y iv) ubicación y registro de objetos arqueológicos, históricos y etnográficos provenientes de la isla, depositados en museos y colecciones privadas (Quiroz, 1997, pp. 13-14). Los resultados de este proyecto se publicaron en los dos últimos números del *Boletín del Museo Mapuche de Cañete* (Aspillaga, 1991; Jackson, 1991; Quiroz, 1991a, 1991b; Quiroz *et al.*, 1990; Sánchez y Sanzana, 1991; Vergara, 1991; Zumaeta y Sánchez, 1991) y también se presentaron en el XII Congreso Nacional de Arqueología Chilena realizado en 1991 en Temuco, Chile (Quiroz *et al.*, 1993).

Nuestra primera campaña de terreno, que duró dos semanas, la reali- zamos durante abril de 1990, intentando cumplir algunos objetivos etnográficos y arqueológicos. Los documentos que habíamos revisado previamente nos indicaban la presencia de, por lo menos, tres periodos históricos en el poblamiento de la isla Mocha: entre 1550 y 1690, cuando se encontra- ba “poblada por grupos mapuche”; luego, entre 1690 y 1850, estuvo despoblada y, desde 1850, habitada “por grupos neoeuropeos”. Hicimos una prospección arqueológica preliminar en el área perimetral de la isla, e identificamos seis sitios arqueológicos que nos parecieron prometedores. En 1991 comenzamos las excavaciones en dos sitios que resultaron ser para- digmáticos para caracterizar las ocupaciones de la isla: P30-1, con testimo- nios materiales de cazadores-recolectores, luego fechados hace 3.500 años, y P31-1, con restos de poblaciones agroalfareras, con fechas entre 800 y 600 años atrás.

Las conversaciones con la gente de la isla nos mostraban que la actividad económica, tanto en el pasado como en el presente, “había estado orientada hacia mercados externos y su base ha sido la crianza de animales (vacunos) y en menor grado la agricultura, complementadas fuertemente con una actividad que ha ido variando en el tiempo: primero fue la caza de lobos marinos, luego la extracción de erizos, más tarde la extracción de locos y, en la actualidad, la recolección de la luga (alga de exportación)”. La pesca siempre había sido, sin embargo, “una actividad más bien orientada al autoconsumo” (Quiroz *et al.*, 1990).

Los resultados nos animaron a elaborar un proyecto de investigación más ambicioso, que presentamos al Fondo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico (Fondecyt). Se trataba del proyecto “Estrategias adaptativas en ecosistemas culturales insulares: el caso de isla Mocha”, que fue aprobado y recibió financiamiento por tres años (1992-1994). Luego presentamos otro proyecto, que intentaba explorar las vinculaciones de la isla con el continente, “Relaciones ecológico culturales entre isla Mocha y las costas de la provincia de Arauco”, también de tres años (1995-1997). La finalización de este segundo proyecto coincide con la publicación del libro *La isla de las palabras rotas*, que contiene un conjunto de escritos que ofrecen diversas miradas sobre la geología, historia, arqueología y etnografía de la isla Mocha, con la información disponible hasta ese momento (Quiroz y Sánchez, 1997).

El desarrollo de la investigación y la ejecución de ambos proyectos permitió comprender que isla Mocha no era única, sino que compartía muchas de sus características culturales y su trayectoria histórica con las otras “islas araucanas”, la Quiriquina y la Santa María (San Martín, 1972). Con el proyecto “Estrategias adaptativas en sistemas culturales insulares del litoral higromórfico chileno”, ejecutado entre 1999 y el 2001, ampliamos la cobertura de nuestra investigación a todas “las islas y paleo islas araucanas” (además de las islas Santa María y Quiriquina, las actuales penínsulas de Tumbes y Hualpén) y las costas de la provincia de Concepción y Arauco. Finalmente, en un cuarto y último proyecto del ciclo, denominado “Estrategias adaptativas entre los grupos El Vergel en las costas septentrionales de la Araucanía”, nos concentrarnos entre 2002 y 2005 en el estudio de un horizonte cultural específico, en el espacio geográfico particular en el que la isla se encontraba

incluida, que se extendía entre los siglos x de nuestra era hasta su posterior erradicación a fines del siglo xvii, considerando como hito en su devenir histórico, obviamente, la llegada de los primeros europeos a las costas higromórficas del Pacífico Suroriental durante el siglo xvi.

Quedó pendiente, pese a nuestros esfuerzos, el desarrollo de un proyecto que se concentrara en las primeras ocupaciones de cazadores recolectores en la isla hacia el 3.500 AP (Quiroz y Sánchez, 1993; Quiroz y Vásquez, 1996; Quiroz, Vásquez y Sánchez, 2000).

Este libro es, en más de un sentido, la continuación de *La isla de las palabras rotas* (Quiroz y Sánchez, 1997). Nos interesa mostrar ahora las vinculaciones entre la vida cotidiana de los habitantes de isla Mocha, los “nativos”, y lo extraordinario, representado por la llegada de un conjunto muy diverso de “visitantes”, algunos denominados “piratas”, que arriban a su bordemar entre los siglos xvi y xvii, antes de su despoblamiento. También nos ocupamos de las relaciones que sostuvieron con esta “isla desierta” algunos visitantes que llegaron después de la erradicación, principalmente loberos y balleneros, en busca de los recursos que quedaron en la isla después de su abandono.

Luego de una pequeña introducción, que busca presentar los *antecedentes* y las *miradas* para observar y analizar los procesos ocurridos en la isla, comenzamos la primera parte del derrotero reflexionando sobre la *erradicación* de sus habitantes a fines del siglo xvii y los motivos de los españoles para dejarla *despoblada*. La causa manifiesta y la justificación del procedimiento eran las atenciones que los *salvajes* les proporcionaban a los “piratas”, *ingleses* y *neerlandeses*, que llegaron por el mar a sus costas en busca de provisiones para continuar con el viaje, arribadas que despertaban sospechas y temores entre los españoles. Los visitantes proporcionan valiosa información etnográfica, de primera mano, sobre los “nativos”, los habitantes de la isla y del contexto cultural en el que estos encuentros se produjeron. También sobre el uso de balsas con las que los nativos se conectaban vía marítima con el continente.

Con la isla despoblada, continúan arribando durante la primera mitad del siglo xix nuevos visitantes, balleneros y *loberos* estadounidenses, franceses e ingleses que establecen residencias temporales en la isla para desarrollar sus actividades cinegéticas. Estos visitantes tampoco eran del agrado de las autoridades españolas y fueron sacados “por la razón y la fuerza” de la isla.

En la segunda mitad del siglo XIX es ocupada en forma irregular por empresarios locales y luego arrendada por el Estado a particulares. De esta manera, comienza su repoblamiento con *colonos* venidos del continente. Los colonos eran asistidos por buques que sacaban los productos agrícolas y ganaderos de la isla. Algunos de ellos se dedicaron también a la cacería de lobos, *loberos again* en los islotes cercanos, donde se trasladaban en botes a remo.

Los vínculos de la isla con el continente siguieron siendo marítimos hasta la llegada de los primeros *aviones* a mediados del siglo XX, lo que le dio conectividad aérea, débil en sus inicios, y permitió el ingreso de nuevos visitantes con nuevas motivaciones. Estos nuevos visitantes, al igual que los antiguos “piratas”, elaboran registros de la isla y de sus habitantes. Uno de ellos fue quien, con gran entusiasmo, escribió este libro.

Incluimos en el texto una serie de fotografías que tienen como fin mostrar algunos fragmentos visuales de la isla, para conseguir una comprensión más sensorial no solo de sus características físicas sino también del momento en el que hicimos nuestro trabajo de campo.

ANTECEDENTES



ISLA MOCHA

La isla Mocha se encuentra situada a unas 20 millas de la costa, frente a Tirúa, en la provincia de Arauco. Con una superficie aproximada de 52 km² y un perímetro de 38 km, tiene el aspecto de un sombrero, con alturas en su sector medio que rozan los 400 m s.n.m. La isla tiene una forma relativamente alargada de orientación NW-SE, con una extensión longitudinal de 13 km y una anchura máxima de 5,5 km (Prieto, 1997). La costa es, en general, baja, con arrecifes y roqueríos que impiden el acercamiento de barcos de cierto calado, especialmente en su sector suroccidental, donde existen algunos islotes muy bajos, tales como las Islas de las Docas, del Trabajo, el Islote del Muerto y Quechol, con alturas que no sobrepasan los 5 m s.n.m.

Climáticamente, puede ser incluida en la región mediterránea per-húmeda con una fuerte influencia oceánica (Di Castri y Hayek, 1976), lo que se manifiesta en pluviosidades y temperaturas que se distribuyen de manera bastante uniforme durante todo el año, con medias anuales de 1.350 mm y 12,5 °C (Péfaur y Yáñez, 1980).

La isla se ubica en el margen occidental de la placa sudamericana, formando parte del denominado bloque Mocha, delimitado al norte por la fractura Mocha, al sur por la fractura Valdivia y al oeste por la fosa chilena (Prieto, 1997, p. 87). La isla corresponde a la parte más alta de un cordón montañoso desarrollado desde la plataforma continental con orientación N-NW, limitado por cuencas rellenas con sedimentos pliocénicos que sobreyacen a rocas metamórficas (Nelson y Manley, 1992). Presenta en sus márgenes sedimentos marinos costeros y dunas holocénicas depositadas en terrazas marinas expuestas sobre el nivel del mar actual (Kaizuka *et al.*, 1973). Se distinguen tres terrazas marinas, dos en la parte alta de la zona central (terrazas I y II) y la otra (terrazza III) en la franja costera (Prieto, 1997, pp. 90-93). La terraza I se encuentra entre los 300 y 390 m s.n.m. y es pleistocénica (Kaizuka *et al.*, 1973), con edades que oscilan entre los 60.000 y 80.000 años (Nelson y Manley, 1992). La terraza II se encuentra entre los 200 y 300 m s.n.m., en dos puntos diferentes en la isla y también sería pleistocénica, con edades entre los 40.000 y 60.000 años (Nelson y Manley, 1992). En la terraza III, entre los 0 y 40 m se distinguen dos unidades separadas, la nororiental,

con edades que fluctúan entre los 6.000 y 2.000 años, y la suroccidental, con edades entre los 2,8 y 1,4 mil años (Prieto, 1997, p. 95). Las características granulométricas de las arenas que componen la terraza III y su similitud con los depósitos de las playas actuales sugieren condiciones hidrodinámicas y ambientales similares a las actuales durante los últimos 6.000 años. Sobre la terraza III, se encuentra una serie de campos de dunas en casi todo el perímetro de la isla (Prieto, 1997, pp. 95-96).

En términos morfogenéticos, la isla se habría constituido como tal durante el Pleistoceno por alzamiento tectónico. Es probable que la velocidad de alzamiento de la isla no fuera constante, con pulsos en los que la velocidad del cambio eustático sea superior, dando lugar a avances transgresivos episódicos, como sugieren los depósitos marinos de las terrazas I y II. En tiempos finipleistocénicos la isla habría quedado totalmente expuesta hasta, al menos, la cota de los 40 m s.n.m. Durante el Holoceno el alzamiento habría continuado, con varios episodios transgresivos, constituyéndose así los depósitos de la terraza III (Kaizuka *et al.*, 1973; Prieto, 1997, pp. 99-100).

La zona montañosa central presenta laderas escarpadas hacia el noroeste y pendientes suaves hacia el surponiente. Está dividida por esteros juveniles, de cursos fluviales ligeramente rectos, que desarrollan hoyas hidrográficas reducidas y un patrón de drenaje paralelo (Prieto, 1997, p. 89). La vegetación corresponde a un bosque húmedo, de tipo valdiviano, principalmente de olivillo, asociado con especies como arrayán, peta, espino y tepa, más otras menos abundantes, como canelo, lingue y ulmo, y otras bastante escasas, como boldo y laurel, que han ido en constante disminución debido al uso que se les ha dado a sus maderas como material de construcción. Un rasgo notable del bosque mochano es la ausencia de *Nothofagus*. Debido al uso que el ser humano ha hecho de los recursos boscosos más cercanos a sus asentamientos, el perímetro del cordón montañoso, sobre todo en las laderas con pendientes sobre 15° y alturas que fluctúan entre los 20 y 110 m s.n.m., se encuentra ahora ocupado por un matorral secundario de chilco y maqui, asociados con lianas de boqui. Este matorral forma una franja de vegetación que determina una zona de transición entre el bosque y los pastizales (Kunkel y Klaasen, 1963; Le-Quesne *et al.*, 1999; Péfaur y Yáñez, 1980).

Además, en la isla hay relictos de dos formaciones boscosas, primitivamente más abundantes: el bosque de boldo y el bosque de mirtáceas. El bosque de boldo, con una participación de arrayán y olivillo que no sobrepasa el 5 %, se encuentra disperso por todo el perímetro de la isla, ocupando suelos arenosos con alturas que fluctúan entre los 15 y 60 m s.n.m. Antiguamente cubría gran parte de los terrenos de menores pendientes, destinados en la actualidad a cultivos agrícolas y ganadería (30 % de la superficie de la isla). Su tala ha provocado la aparición de la pradera seca. El bosque de mirtáceas, compuesto de *petra*, asociado con arrayán y temu, está solo en el sector suroriental de la isla, ocupando suelos arenosos bajos, entre 0 y 10 m s.n.m., con topografía plana y susceptibles de anegamiento. Su corte ha provocado la aparición de la pradera húmeda (Le-Quesne *et al.*, 1991).

Históricamente, la franja costera ha servido como lugar para los asentamientos humanos en la isla, por lo que sus condiciones originales están fuertemente alteradas. Está formada por plantas anuales y matorrales bajos, perennes, muy adaptados al viento y a las condiciones halófitas, entre las cuales destacan las asociaciones vegetales tipo pradera seca y pradera húmeda, constituidas principalmente por gramíneas y leguminosas, casi todas introducidas por el ser humano (Péfaur y Yáñez, 1980). Otra asociación vegetal de la franja costera se relaciona con las dunas, además de bosques degradados de boldo, mirtáceas y el matorral de chilco-maqui, que también ocupa parte de las tierras bajas de la franja costera, denominada “cinturón de *Fuchsia*” (Kunkel, 1961).

Las tierras que corresponden a la planicie costera y parte del piedemonte representan actualmente la zona cultivable y de pastoreo, y están divididas en 32 parcelas con propietarios individuales. En una de estas parcelas, la 32, se concentran los servicios (Registro Civil, posta, Carabineros, escuela) y las personas (Quiroz y Zumaeta, 1997), mientras que en la montaña se creó la Reserva Nacional Isla Mocha en 1987, con una superficie de 23 km², de propiedad fiscal y administrada por la Conaf.

LARGA DURACIÓN

Entre el río Biobío y el río Tirúa se extiende por casi 170 km una planicie litoral de sedimentación marina con un ancho medio de 25 km, denominada

Arauco-Cañete, limitada al oriente por la cordillera de Nahuelbuta (Börgel, 1983, p. 118). Esta planicie “comienza en la desembocadura al mar del río Biobío, con un *hiatus* fluvio-marino impuesto por los cambiantes lechos fluviales que ha experimentado este río durante el cuaternario reciente”, y termina al sur de Tirúa, donde la “cordillera costera ahogando la planicie marina, que desaparece momentáneamente” (Börgel, 1983, p. 119)³.

Se estima que la isla Mocha “emerge” del mar durante el Pleistoceno (Kaizuka *et al.*, 1973; Nelson y Manley, 1992), periodo muy extenso para nuestros propósitos (2,6 My-11,7 ky AP²). Durante el Último Máximo Glacial (26,5-19,0 ky AP) la isla no estaba conectada al continente y, desde ese momento, ha experimentado un constante proceso de alzamiento debido tanto a fenómenos asísmicos como cosísmicos, con un promedio en los últimos 6.000 años de 5 mm/año (Radtke, 1989). En tiempos finipleistocénicos la isla habría quedado totalmente expuesta hasta, al menos, la cota de los 40 m s.n.m. Durante el Holoceno el alzamiento habría continuado, con varios episodios transgresivos, constituyéndose así los depósitos de la terraza III (Kaizuka *et al.*, 1973; Prieto, 1997, pp. 99-100).

La isla Mocha estuvo poblada, esporádicamente, hace unos 3.500 años (Quiroz y Sánchez, 1993; Quiroz y Vásquez, 1996; Quiroz, Vásquez y Sánchez, 2000; Vásquez, 1997), y en forma permanente desde hace 1.500 años o algo más (Sánchez, 1997; Quiroz y Sánchez, 2005), con una interrupción forzada de más de un siglo debido a la extracción y traslado de sus habitantes a la zona de Concepción, por orden del gobernador José de Garro entre 1685 y 1687 (Quiroz, 1994). La isla se repobló durante el siglo XIX, cuando arrendatarios particulares empezaron a traer inquilinos de la zona central del país para que realizaran los trabajos agropecuarios requeridos para la explotación de la isla (Quiroz y Zumaeta, 1997).

En la isla pudieron converger tradiciones de distinto origen. Las poblaciones que primero llegaron, ¿venían de las tierras continentales cercanas, o bien, de las islas australes más lejanas? Evidentemente, el estado de la investigación en estos momentos solo nos invita a realizar algunas especulaciones

² My: millones de años; ky: miles de años; AP: antes del presente.

respecto de las posibles causas de su poblamiento (Quiroz, 2001). Ahora bien, ¿es pertinente la pregunta por las causas si no tengo evidencias para contestarla? Es necesaria una reflexión respecto de la pregunta misma: ¿cuáles son las causas de los primeros poblamientos en isla Mocha? No tenemos, por ahora, evidencias, pero también es indudable que no podemos ser esclavos del registro contemporáneo. Las preguntas sin respuestas pueden ayudarnos a mejorar el registro, instrumento construido por el propio arqueólogo. Tal vez, buscar indicadores de significados simbólicos, de actividades iniciáticas o, simplemente, testimonios de la conducta azarosa de los seres humanos puede ser provechoso para mejorar la comprensión de los fenómenos del pasado.

Los primeros asentamientos conocidos en isla Mocha se ubican en su parte norte. Corresponden a restos dejados por grupos de cazadores recolectores que utilizaban los recursos disponibles en la zona para satisfacer sus necesidades. Los sitios, localizados en el sector nororiental de la isla, que pueden ser definidos como conchales, contienen basuras y un conjunto de testimonios materiales de estas antiguas ocupaciones (Quiroz y Sánchez, 1993; Quiroz y Vásquez, 1996; Quiroz, Vásquez y Sánchez, 2000; Vásquez, 1997). Los dos sitios excavados, P30-1 y P27-1, se encuentran en la parte norte y nororiente de la isla y corresponden a conchales formados principalmente por restos de gasterópodos, asociados con restos de aves, peces, crustáceos y mamíferos marinos y terrestres, además, obviamente, de material cultural no muy abundante. El sitio P30-1 se emplaza en un espolón proyectado desde una ladera irregular y de suave pendiente del cerro Alemparte, que se presenta limitada en el noreste por un pequeño escarpe, que sugiere que el mar holocénico trasgredió hasta dicho escarpe. El sitio P27-1, por su parte, se ubica en la zona conocida como Punta Arvejas, en el norte de la isla, y corresponde a una serie de siete montículos que se distribuyen a lo largo de una cota de 21 m s.n.m., probablemente junto a una línea antigua de playa. Se obtuvieron seis fechados radiocarbónicos para las ocupaciones en estos sitios, que se alinean en torno a los 3.400 AP (Campbell, 2018). Los artefactos recuperados corresponden a piezas elaboradas principalmente en concha (cuchillos, raspadores, anzuelos) y hueso (punzones, agujas, anzuelos), aunque hay también algunos yunques en piedra arenisca (Quiroz, Vásquez y Sánchez, 2000).

Los momentos iniciales de las ocupaciones alfareras insulares no se encuentran completamente definidos, pero tenemos antecedentes proporcionados por estudios palinológicos que permiten determinar un posible inicio. La presencia de abundante carbón en un segmento de los perfiles, fechado en 1760+/-80 AP, “sugiere fuertemente que la acción antrópica pudo haber sido también determinante en la sucesión” (Le-Quesne *et al.*, 1999, p. 44). Esta es, tal vez, una señal que marca, hacia el 300 d. C., el inicio de la ocupación de la isla por grupos de horticultores que necesitaban quemar el bosque para realizar sus cultivos. Si consideramos las excavaciones realizadas en uno de los sitios de la isla, P21-1, se puede construir una secuencia cronológica que muestra una ocupación continua del sitio por poblaciones agroalfareras, que se extiende aproximadamente desde el 1000 d. C. hasta su expulsión por los españoles entre 1685 y 1687.

Las primeras ocupaciones se extienden entre el 1000 y el 1200 d. C., y corresponderían a lo que se ha denominado Pitrén, debido a que algunos rasgos pertenecientes a ese complejo se encuentran presentes en este rango de fechas (entierros flectados, cerámica con pintura negativa, cerámica con modelados). Estas ocupaciones están presentes también en otros sitios en isla Mocha. Por ejemplo, en el sitio P25-1 tenemos fragmentos decorados con pintura negativa y con modelados anfibiomorfos en los niveles inferiores, con fechas muy parecidas (Sánchez *et al.*, 2004). Además tenemos el jarro decorado con campos incisos del sitio P10-1 (Vásquez y Sánchez, 1993) y algunos ceramios de clara adscripción Pitrén encontrados por pobladores de isla Mocha en sus terrenos (Quiroz, Benavente y Cárdenas, 1993). Estos elementos configuran una ocupación Pitrén en la isla Mocha que se extendería hasta cerca del 1200 d. C. Es interesante señalar que las ocupaciones Pitrén tienen una extensión bastante más reducida que las ocupaciones posteriores.

Las ocupaciones intermedias del sitio P21-1 están entre el 1300 y el 1400 d. C., y corresponderían a lo que hemos llamado Transición Pitrén-El Vergel. Uno de sus rasgos característicos es la cerámica con incisiones cuneiformes, que no aparece en los otros sitios de isla Mocha trabajados hasta el momento.

Las ocupaciones finales se extienden entre el 1400 y el 1600 d. C., y corresponden a lo que se ha definido como El Vergel, ya que algunos de sus rasgos

más característicos se encuentran presentes (entierros en urnas, entierros en decúbito dorsal, cerámica con decorados geométricos rojos sobre engobe blanco, aros de plata). Las escasas (2) cuentas de vidrio encontradas en este nivel sugieren, además, la prolongación de este complejo hasta épocas poshispánicas.

En términos generales, el sitio P21-1 se comporta de manera similar a otros sitios de isla Mocha, aunque con algunas particularidades: posee un entierro flectado con ofrenda de un jarro con pintura negativa para Pitrén en el Nivel V; un entierro en urna de un párvulo con un pequeño jarro de ofrenda para El Vergel en el Nivel III; y la presencia de fragmentos de cerámica incisa cuneiforme, única en los sitios de isla Mocha, en el Nivel IV para el periodo que hemos denominado Transición Pitrén/El Vergel.

Estas ocupaciones terminan con el despoblamiento de la isla a fines del siglo XVIII, ideado por el gobernador José de Garro y ejecutado por el capitán Jerónimo de Quiroga (Jara, 1982; Quiroz, 1994; Quiroz y Olivares, 1997). Los nuevos visitantes de la isla entregarán testimonios de su abandono.

ESCRITOS

En los inicios del siglo XX se publicaron dos textos fundamentales para la instalación de la isla en el imaginario científico chileno. El primero, escrito por Alejandro Cañas Pinochet (1902), ofrece una mirada general sobre la isla y sus características ambientales y culturales; el otro, editado por Carlos Reiche y patrocinado por el Museo Nacional de Chile (1903), corresponde a una colección de artículos, la mayoría escritos por el mismo Reiche, pero también por otros especialistas como Federico Philippi, Luis Vergara, Miguel Machado y Filiberto Germain, que dan cuenta, con un acercamiento multidisciplinario (aunque en la época esa palabra ni siquiera existía), de una realidad compleja. De estos textos obtuvimos el impulso necesario para comenzar la difícil empresa de construir una historia más bien oblicua de los procesos culturales ocurridos en sus costas.

Tiempo después aparece una serie de artículos sobre aspectos más específicos que se fueron generando desde diversas disciplinas. Destacan los trabajos de Housse (1924, 1925), Chapman (1934) y Bullock (1935) respecto de las aves; de Tavera y Veyl (1958) sobre su geología; de Kunkel (1961, 1967),

sobre los helechos; de Kunkel y Klaasen (1963) sobre la biogeografía, y de Kaizuka *et al.* (1973) respecto de la tectónica de la isla, por nombrar algunos.

En 1980 se publicó un trabajo fundamental, de solo diez páginas, sobre la ecología descriptiva de la isla, principalmente relacionada con el poblamiento de vertebrados, que resume la escasa información ambiental que se había reunido hasta esa fecha (Péfaur y Yáñez, 1980). Una de sus conclusiones más relevantes tiene que ver con “la ausencia de mamíferos carnívoros”, lo que apoyaría “la hipótesis de una falta de contacto directo con el continente”. Todas las especies de tetrápodos de la isla “son de tamaño pequeño y acostumbran a habitar troncos en descomposición; en tal estado pudieron ser transportados por corrientes marinas desde el continente”. Finalmente, señalan que tanto el pudú como el guanaco “bien pudieron ser llevados por los indígenas que antiguamente poblaban la isla” (Péfaur y Yáñez, 1980, p. 111). Este texto abre, sin duda, una ventana muy significativa para el surgimiento de una perspectiva interdisciplinaria que aborde la formación histórica de la isla, con sus distintos componentes.

Finalmente, en la década de 1990 se publicaron dos trabajos de gran relevancia para el conocimiento de la historia natural y cultural de la isla. El primero se vincula con su historia sísmica (Nelson y Manley, 1992) y el segundo con su historia vegetacional (Le-Quesne *et al.*, 1999). Ambos configuran una plataforma de datos bastante completa sobre la isla y sus diferentes dimensiones.

Desde comienzos de la década de 1990 hemos escrito varios textos sobre la historia, arqueología y etnografía de isla Mocha, producto de los distintos proyectos desarrollados en ella y en las costas de Arauco entre 1990 y 2005, luego de más de quince años de viajes y de encuentros con sus paisajes y sus gentes, con su pasado y también con su presente, entrometiéndonos en su vida cotidiana. Fuimos testigos de hechos extraordinarios ocurridos en este lapso de tiempo y hemos conocido de otros, de la misma naturaleza, que sucedieron a través de su historia. Sería largo e inoportuno referirse a todos los trabajos que hemos escrito sobre estos temas, de modo que nos enfocaremos en una secuencia de pocos textos que publicamos a partir del “descubrimiento” de unos fascinantes documentos.

Si consideramos que la historia de un lugar comienza con la llegada de los primeros seres humanos (no es la única manera de entenderla), la de la isla

Mocha tiene casi 3.500 años y durante este periodo muchas cosas extraordinarias debieron acontecer, de las que conocemos solo algunas. Pero, sin duda, uno de los acontecimientos más relevantes de su trayectoria histórica se relaciona con el obligado despoblamiento de la isla y el traslado de sus habitantes, planificado y ejecutado por los españoles entre 1685 y 1687 (Goicovic y Quiroz, 2008).

Este evento extraordinario nos sirve como un punto de partida para presentar los resultados de nuestros estudios. Escribimos, sin ninguna planificación, una serie de textos sobre este evento. En el primero, denominado “Los mapuche de isla Mocha a fines del siglo XVII: datos sobre la estructura familiar” (Quiroz, 1991b), hacemos un análisis preliminar de un documento bastante original encontrado al revisar los manuscritos inéditos disponibles en la Sala Medina de la Biblioteca Nacional, en Santiago de Chile. El documento tenía por título “La numeración de familias de los indios que sacó de la isla Mocha el señor Presidente José de Garro” y en él se listaban las familias, se identificaban sus integrantes, con sus edades y las relaciones de parentesco que había entre ellos. Este trabajo fue luego complementado con otro artículo, titulado “Papeles, motivos y razones”, publicado en 1994, donde se contextualizaba el momento de la expulsión y se reflexionaba sobre las motivaciones y justificaciones de tamaña decisión, usando todo el expediente disponible sobre la erradicación de los habitantes de la Mocha en el que el documento anterior se encontraba inserto (Quiroz, 1994). Finalmente, en 1997 publicamos “Un relato de desencuentros: mapuches y europeos en isla Mocha (1554-1687)”, donde discutimos las cambiantes relaciones entre españoles, ingleses, holandeses y mapuche en isla Mocha entre los siglos XVI y XVII, considerando el despoblamiento de la isla como un resultado no deseado de estas particulares relaciones (Quiroz y Olivares, 1997). Estos textos presagiaban la llegada de algo más importante, más profundo, más denso, tal vez un libro, pero ese momento, por distintas razones, no se concretaba.

El historiador Francis Goicovic ha publicado estudios enfocados en el proceso de erradicación de las poblaciones de isla Mocha, caracterizando de manera precisa a sus habitantes en el momento de la expulsión (Goicovic, 2008). Una tarea relevante y aplaudida fue, sin duda, la transcripción en forma íntegra del catastro de sus habitantes en el momento de su erradicación (Goicovic, 2010).

Han transcurrido más de quince años desde que terminamos nuestros estudios en la isla, pero otros investigadores han seguido trabajando en ella (Campbell, 2011, 2014, 2015; Campbell, Stern y Peñaloza, 2016; Campbell y Pfeiffer, 2017) y aportado nueva información sobre los procesos históricos, principalmente en términos arqueológicos, experimentados por los antiguos habitantes de isla Mocha.



Figura 1. La isla Mocha desde el continente. (Foto D. Quiroz)

En el epílogo de uno de los textos que escribimos con Juan Carlos Olivares, colega y amigo, señalamos lo siguiente:

Los encuentros y desencuentros entre estilos de vida diferentes, indígenas y europeos, son un juego de espejismos, ilusiones que se acercan y se tocan hasta fundirse en una paz real o que se esfuman abrazados en la violencia del odio interétnico. Enlace y ruptura, el ir y venir de la muerte, voluntad que presagia la paradoja total: Isla Mocha no fue el lugar más aislado del mundo pues las condiciones de la política mundial durante el siglo XVII la colocaron en el ojo del huracán y esos vientos fueron vientos de muerte para los mochanos (Quiroz y Olivares, 1997, p. 68).

MIRADAS



Somos parte de esa tribu de antropólogos interesados en estudiar asuntos que ocurrieron en el pasado. La posibilidad de desarrollar una etnografía de esos eventos pone al investigador frente al dilema de apelar a estrategias de recolección de datos ligadas a otras disciplinas, en especial la historia (Gil, 2010). La etnografía de “eventos pasados” se basa en la habilidad de sus practicantes de examinar lo ignorado o llamar la atención sobre aquellas áreas de la vida que no han sido cuestionadas o han pasado inadvertidas.

La relación entre antropología e historia ha sido un tema recurrente y siempre discutido en ambas disciplinas. El historiador social norteamericano Charles Tilly señala que, “a primera vista, antropólogos e historiadores parecen haber sido hechos el uno para el otro (...). El trabajo de campo etnográfico se parece mucho más a la investigación de archivos del historiador que al diseño de encuestas del sociólogo” (1978, p. 209). Sin embargo, con una mirada más cercana “podemos descubrir posibles fuentes de disenso entre los enamorados que tienen que ver con el foco de sus investigaciones: los historiadores tienden a estar especialmente interesados en fijar las acciones humanas en el tiempo y menos interesados, o ambivalentes, sobre fijarlas en el espacio”; en cambio, “los antropólogos tienden a estar mucho más apegados al lugar y un poco más relajados respecto de fijar las acciones en el tiempo” (1978, pp. 207-208). Estas fuentes de disenso corresponden, sin embargo, a diferencias de énfasis y no a cuestiones de fondo (Evans-Pritchard, 1990 [1961]). El antropólogo Michel Herzfeld, por su parte, describe la relación entre estas disciplinas como una larga danza donde “la antropología y la historia han bailado un coqueto *pas de deux* a lo largo de todo el siglo pasado” (2001, p. 55).

La trayectoria de las relaciones entre antropología e historia nos remiten al uso instrumental del concepto de *etnografía retrospectiva*, una herramienta que permite estudiar un modo de vida del pasado como si fuera contemporáneo, utilizando “los mejores equivalentes históricos de las observaciones de los etnógrafos”, para que ese modo de vida reconstituido sirva “como contexto para una explicación de la acción colectiva” (Tilly, 1978, p. 210). Estos etnógrafos-equivalentes se encuentran en los lugares menos pensados,

en las crónicas, los relatos de viajes, los reportajes periodísticos. Las reconstrucciones históricas que se elaboran pueden llamarse “antropológicas”, pues “hacen hincapié en la reconstrucción de un modo de vida y de un cuerpo de significados desde la perspectiva de un observador participante en el campo” (Tilly, 1978, p. 211).

La antropóloga sueca Rebecka Lennartsson subraya una sensación de extravío, “como si no tuviera ni un mapa ni una brújula”, cuando pretende estudiar el comercio sexual en el Estocolmo del siglo XVIII, y siente que las herramientas tradicionales de la antropología no se lo permiten. Si “la etnografía es tanto el método como una forma de expresión de nuestra disciplina, ¿cómo puedo aplicarla en una ciudad que ya no existe?”, se pregunta. En otras palabras, “¿puede la etnografía ser usada para describir y comprender un mundo perdido?” (2011, p. 107). Planteado de otra manera, ¿en qué momento y en qué términos el “estar ahí” puede ser reemplazado por el “no estar ahí”? Estas son las preguntas que nos hacemos cuando tratamos de describir y comprender un tema como la pesca de ballenas en las costas del centro sur de Chile. Estos viajes al pasado son pensados como verdaderas “excursiones etnográficas” (2011, p. 108).

Otro ejemplo interesante es el trabajo de la antropóloga brasileña Renata de Sá Gonçalves, quien habla de un “viaje” al Río de Janeiro de finales del siglo XIX y dice que, con la ayuda de las voces de periodistas y cronistas, a veces desde dentro otras desde fuera, pudo narrar los dramas desarrollados en el “carnaval dos ranchos”, las antiguas escuelas de samba (2007). Para recorrer ese camino, señala, “me dejé llevar (...) por diarios, revistas y libros, de manera de construir una ‘etnografía retrospectiva’ de su proceso de estructuración, consolidación y finalización” (2008, p. 7). De este modo, propone “una lectura etnográfica del material histórico sobre los ‘ranchos carnavalescos’, con un foco en los cronistas del diario considerado como el más ‘popular, de la época, el *Jornal do Brasil*” (2009, p. 76). Estos cronistas son “comentadores e intérpretes privilegiados del carnaval carioca”, pues no solo eran “críticos sino también participantes extremadamente activos en el proceso de formación y en la consolidación de esta forma carnavalesca” (2009, p. 77).

También podemos mencionar los estudios de la antropóloga portuguesa Sonia Vespeira de Almeida sobre “los usos de la ruralidad en la transición

democrática portuguesa” (Vespeira de Almeida, 2007, p. 47). Define su investigación como una “etnografía retrospectiva” y no como una “etnografía histórica”, pues “el pasado es conceptualizado y trabajado por mis interlocutores a partir de un tiempo presente”. Se estudiaban discursos producidos “por un conjunto de personas que se encontraban relacionadas entre sí por una experiencia ocurrida hace tres décadas, produciendo hoy narraciones sobre el pasado” (Vespeira de Almeida, 2007, p. 51).

El historiador inglés Keith Thomas publicó en 1963 un influyente artículo donde enunciaba la relevancia que para los historiadores tienen los estudios antropológicos: los estudios serios pertinentes a “sociedades remotas solo pueden hacerse después de un intensivo trabajo de campo en el que el antropólogo observa por sí mismo las interconexiones entre los hechos sociales”; en cambio, el historiador tiene que basarse, a menudo, “en su imaginación para trazar lazos o deducir consecuencias que los antropólogos pueden ver ante sus ojos”. Su texto finaliza con una pregunta: “¿Es demasiado suponer que el historiador que está familiarizado con los hallazgos de los antropólogos está en una mejor posición para formular preguntas inteligentes relativas a su material y tiene más probabilidades de encontrar respuestas inteligentes?” (Thomas, 1963, p. 17).

El trabajo era un elaborado y empático eco de un artículo publicado en 1961 por el antropólogo inglés E. E. Evans-Pritchard, quien subrayaba la convergencia de la historia (al menos, de algún tipo de historia) con la antropología, pues las dos disciplinas trataban fundamentalmente de hacer lo mismo: “traducir un conjunto de ideas en términos de otro al suyo propio, de manera que aparezca inteligible, y ambas emplean medios similares para lograr este fin”. Si el antropólogo hace trabajo de campo y el historiador revisa archivos “es una diferencia técnica, pero no metodológica” (Evans-Pritchard, 1961, p. 14). Thomas señala que se debe comprender “el punto de vista del nativo”, de modo que, “en vez de tratar de clasificar y ordenar la experiencia humana desde fuera, como si los actores históricos fueran mariposas, y los historiadores entomólogos, se debe hacer un esfuerzo imaginativo para recrear el modo en que las cosas le suceden a las personas en ese tiempo” (2009, p. 3). Reconoce que el proyecto, “en el que intermitentemente ha estado comprometido gran parte de [su] vida académica” ha sido “construir

una etnografía retrospectiva de la Inglaterra moderna temprana, abordando el pasado de la misma manera como un antropólogo aborda una sociedad exótica” (Thomas, 2009, p. 2). El adjetivo *retrospectiva* sirve para resaltar la idea de que el esfuerzo comprensivo se hace desde el presente.

¿Es posible, para los etnógrafos del pasado, [lograr] describir y comprender un mundo perdido?

He estado interesado en el estudio de la caza de ballenas por más de diez años, es un evento que no se puede observar directamente (excepto en unos pocos lugares el mundo), requisito de la etnografía clásica, por lo que recorro a otro tipo de datos, que llamamos “recuerdos”, “recortes” y “ruinas”: “los ‘recuerdos’ de las personas que pudieron observar directamente la experiencia ballenera o les hablaron de ella; los ‘recortes’ que podemos hacer de documentos administrativos, científicos y literarios, de noticias y entrevistas de prensa, depositados en archivos que se refieren a esta actividad; y las ‘ruinas’, aquellos testimonios y huellas materiales posibles de relevar en visitas a los lugares donde se produjo” (Quiroz, 2020).

La etnografía es una disciplina narrativa y la etnografía histórica, producto de un ejercicio retrospectivo, no es una excepción (Quiroz, 2015, 2016). Quiero subrayar que cuando hablo de etnografía lo hago como una forma de escritura y no como alguna clase o tipo de método. Stephen Tyler indicó hace ya varios años que el problema de la etnografía no es “cómo hacer una mejor representación [de algo] sino cómo evitar [siempre] la representación” (Tyler, 1986, p. 128). El objetivo de la etnografía “es evocar tanto en el lector como en el escritor un bosquejo de un mundo posible, ya dado en la fantasía y en el sentido común” (Tyler, 1986, p. 134). La etnografía es “un artefacto evocativo”, construido mediante la yuxtaposición de puntos de vista tanto de “investigadores” como de “nativos”, que permite dar cuenta del contexto en el que las etnografías se producen (Strathern, 2004). En otras palabras, la etnografía es también una máquina, pues convierte ciertos conceptos en otros (Morita, 2014, pp. 222-225).

En este trabajo nos interesa reconstruir los vínculos establecidos por los habitantes de isla Mocha con sus ocasionales visitantes de los siglos XVI y XVII, recordando que tenemos solamente los relatos elaborados por los visitantes sobre sus experiencias.

LO EXTRAORDINARIO

Lo extraordinario es aquello que no se ajusta al orden o a la regla, que sale de lo común. Es la excepción a lo normal o habitual y que por eso llama nuestra atención. El filósofo chileno Humberto Giannini define la vida cotidiana como lo que pasa todos los días, y asegura que existe una relación compleja entre lo ordinario (la rutina) y lo extraordinario (la trasgresión) que caracteriza la vida cotidiana. La trasgresión, lo extraordinario, es lo que que la desrutiniza. Lo cotidiano “es lo que pasa cuando no pasa nada” (2004, p. 41). La rutina “es tiempo quieto, intrascendente”; lo rutinario “nos mantiene, gracias a los imprevistos evitados, en una identidad no cuestionada, (...) nos mantiene en la línea de fines sumergidos, no separables ya de la visión de la ruta, indiscernibles en último término, del trayecto mismo” (2004, p. 43). Debemos diferenciar “el presente continuo de la rutina de otros aspectos que aparecen en la misma trama esencial de la vida cotidiana; y que aparecen como transgresiones a aquella temporalidad llana y desértica”; la calle en nuestra vida cotidiana es lo abierto, la “posibilidad de detenerme ante lo desconocido, ante lo extraordinario, lo digno de ser narrado: lo narrable... y dejarme seducir por ello: seguirlo”. Así, “surge la amenaza del desvío, del extravío” (2004, p. 44). En el sentido de “trasgresión a la rutina”, de “degradación de un tiempo continuamente inconcluso”, la conversación es, “esencial y profundamente”, trasgresora (2004, p. 47). La complejidad de la vida cotidiana no debe ser menospreciada.

Para Giannini, la calle comunica “el lugar del ser para sí (domicilio) con el lugar del ser para los otros (trabajo)” (2004, p. 37), pero también es el “lugar de encuentros ocasionales entre los que van por sus propios asuntos y que en ese ir y venir pre-ocupado conforman la humanidad patente, visible, del prójimo” (2004, p. 38). La calle “es un territorio abierto, en el que el transeúnte, yendo por lo suyo, en cualquier momento puede detenerse, distraerse, atrasarse, desviarse, extraviarse, seguir, dejarse seguir, ofrecer, ofrecerse (2004, p. 39).

En isla Mocha, la “calle” está formada, sin duda, por su borde costero, espacio que posibilita la ocurrencia de lo extraordinario. La vida cotidiana en las islas (y seguramente no solo en ellas) está estrechamente vinculada

con las “visitas”, es decir, con la llegada de “otras” personas a sus bordes y con las diversas interacciones que se establecen con ellas. Conocemos las islas por los escritos de sus visitantes, sea cual sea el propósito de la visita. Los contactos establecidos en sus bordes, en ese sector donde el mar y la tierra se juntan, permiten vivir la experiencia de lo extraordinario.

No resulta impropio considerar aquí la idea benjaminiana de *pasaje*, ese espacio “híbrido de calle e interior”, ni tampoco la técnica de “hacer del bulevar un interior”, pues “de este modo, la calle se convierte en morada propia del flâneur, que se encuentra en casa entre fachadas lo mismo que el burgués en sus cuatro paredes” (Benjamin, 2008a, p. 124). No pensamos que el visitante de la isla sea un flâneur en el sentido benjaminiano de la palabra, pero algo de esa sensación emerge de la lectura de sus experiencias del contacto.

Noraedén Mora Méndez (2020) se acerca al concepto benjaminiano de *pasaje* mostrando que los conceptos de experiencia y tiempo están implicados en la memoria y la historia de la vida cotidiana: “el estudio de la vida cotidiana no podría darse en la ‘observación directa’ sino en trabajos cuya estructura pueda albergar la construcción de dicha experiencia, como colecciones, diarios o a través de un lente cinematográfico que recopila escenas; es decir, no habría una manera de acceder a la experiencia de la vida cotidiana como un fenómeno que no implique ya una reconstrucción” (Mora Méndez, 2020, p. 244). En su *Libro de los pasajes*, Benjamin indica que “el nuevo método dialéctico de la historiografía se presenta como el arte de experimentar el presente como el mundo de la vigilia al que en verdad se refiere ese sueño que llamamos pasado”, de modo que “recordar y despertar son íntimamente afines, pues despertar es el giro dialéctico copernicano de la rememoración” (2005, p. 394).

Walter Benjamin usa los términos *Erlebnis* y *Erfahrung*, traducidos como “vivencia” y “experiencia”, para tratar de comprender la experiencia vivida. Con estos nombres “se alude respectivamente a una experiencia más ‘pura’, sin intervención de la conciencia, y otra más consciente y completa” (Mora Méndez, 2020, p. 243). En palabras del propio Benjamin, “la rememoración complementa la ‘vivencia’. En ella se precipita la creciente autoalienación del hombre, que hace inventario de todo su pasado como capital ya sin valor (...). La reliquia procede del cadáver, rememoración de la experiencia ya difunta que, eufemísticamente, se llama vivencia” (Benjamin, 2008c, p. 290).

Señala que, “si la experiencia de la vida moderna está constituida por el shock o su propia ruptura”, su registro aparece bajo la forma de vivencia, “una sensación que no llega a la conciencia, pero que puede ser reconstruida o recordada como experiencia y en conjunto formar la experiencia vivida” (Mora Méndez, 2020, p., 243).

Benjamin introduce el concepto de memoria involuntaria formulado por Proust,

que lleva las huellas de la situación en la que se forma, en tanto pertenece al inventario de la persona privada que se halla múltiplemente aislada, pues allí donde impera la experiencia en su sentido estricto, ciertos contenidos que son propios de nuestro pasado individual entran finalmente en conjunción con los del colectivo en la memoria (...). Reminiscencia voluntaria e involuntaria pierden con ello su exclusión recíproca (Benjamin, 2008b, pp. 212-213).

No se trata, por supuesto, de que “lo pasado arroje luz sobre lo presente, o lo presente sobre lo pasado”, sino más bien de que la “imagen es aquello en donde lo que ha sido se une como un relámpago al ahora en una constelación”. En otras palabras, “la imagen es la dialéctica en reposo”, ya que “la relación del presente con el pasado es puramente temporal”, en cambio, “lo que ha sido con él ahora es dialéctica: de naturaleza figurativa, no temporal” (Benjamin, 2005, p. 465).

Benjamin considera que el pasado es inaccesible “tal y como propiamente ha sido”, y que tenemos solo una imagen de él que es pasajera (Benjamin, 2008c, p. 307). De esta manera, “las imágenes dialécticas, los sueños olvidados, los desechos de la sociedad industrial y las ruinas son pistas para acceder a un pasado perdido e inconcluso” (Pereyra, 2018, p. 44).

La calle y el pasaje son términos que usamos para nombrar espacios donde ocurren eventos extraordinarios. Michael Taussig, por su parte, dice que la playa es “un espacio transgresivo por excelencia”, que es, en definitiva, “el último espacio de fantasía donde la naturaleza y el carnaval se mezclan, como lo hace la prehistoria en la imagen dialéctica de lo moderno” (2000, p. 258). Es decir, en un sentido, la playa comparte el mismo carácter que tiene el pasaje de Benjamin y la calle de Giannini: es el espacio de lo extraordinario.

En el bordemar de isla Mocha transcurre la historia que este libro cuenta. Sus playas son lugares donde el mar y la tierra se entremezclan y confunden, y donde la gente deja sus huellas. Los relatos sobre las huellas de este pasado perdido e inconcluso los escriben sujetos que no son ni los flâneur ni los burgueses de Benjamin, sino simplemente “visitantes”, algunos más relevantes que otros, que se detienen en la isla y aprovechan de contar sus experiencias con ella y sus habitantes.

COLLAGE

Hace poco me di cuenta de que la técnica constructiva que he estado usando en mis escritos estos últimos 40 años podría ser el collage. Fue una verdadera revelación, no un mero descubrimiento, que me permitió comprender cuestiones que había suspendido y apartado, sin reconocerlo, de mis divagaciones. El collage no es solo tijeras y pegamento, “es también coleccionar buscando o, tal vez, solo encontrando”. Esos materiales “encontrados, en muchos casos a lo largo de años, pueden ser ensamblados en un día, dando sentido a esa larga búsqueda y espera; el collage, así, reinventa el pasado y conecta momentos históricos” (Gil, 2019, p. 202). El artista alemán devenido francés Max Ernst nos advierte de que “aunque son las plumas las que hacen el plumaje, no es la cola lo que hace el collage”³ (1937, p. 31).

No es necesario hablar aquí del origen del collage ni mencionar los conocidos nombres de Picasso, Braque y Gris, maestros del cubismo y pioneros en su uso, pero es esencial resaltar la figura de Max Ernst, para quien “el collage mismo, su fragmentación y desplazamiento de imágenes, evoca la catástrofe” (Spies, 2005, p. 8). En otras palabras, “la bancarrota del concepto de progreso histórico se expresa mediante un enfoque que ya no depende de formas completas, sino que está basado en ruinas y fragmentos, en el uso del corte y de las tijeras y su asociación con la amputación” (Spies, 2005, p. 8). No solo los cubistas usaron el collage, sino también los dadaístas, los surrealistas y los

³ La frase, en francés, es más poética: “Si ce sont les plumes qui font le plumage, ce n’est pas la colle qui fait le collage”.

constructivistas, aunque cada *ismo* tuvo objetivos diferentes para hacerlo (Taylor, 2004). La asociación del collage con la catástrofe, con la ruptura de un ordenamiento representado por el progreso, es un asunto que revaloriza y promueve su uso en los tiempos actuales.

Max Ernst indica que la más noble conquista del collage es lo irracional: “Es la irrupción magistral de lo irracional en todos los dominios del arte, de la poesía, de la ciencia, en la moda, en la vida privada de los individuos, en la vida pública de los pueblos”. En sus propias palabras, “quien dice collage dice lo irracional” (1937, p. 42). Técnicamente, Ernst usaba todo lo que estuviera a su alcance: “pruebas de imprenta, grabados, calcos, procesos fotomecánicos de reproducción, así como materiales más convencionales como papeles pegados, impresos e imágenes pintadas” para realizar sus obras (Waldman, 1975, p. 26). Los collage de Max Ernst no eran solo fotomontajes, sino que implicaban “la apropiación de una gama ecléctica de materiales impresos: las imágenes gráficas de libros de medicina, catálogos de equipos y maquinaria industriales y libros de cursos de botánica o biología”, materiales que en sus manos “se transforman en figuras antropomorfizadas incrustadas en escenas cuya realidad depende de convenciones pictóricas en la representación del espacio, lo que luego permitía leer la su-realidad de los fragmentos yuxtapuestos con una medida llena de extraña sorpresa” (Drucker, 1993, p. 82). El collage significa reconocer que en la escritura siempre se parte de algo que ya existe, que no hay páginas en blanco.

El método de Max Ernst “puede ser comparado con los procedimientos empleados por algunos de los líderes intelectuales del siglo xx, incluido Claude Lévi-Strauss” (Spies, 2005, p. 9). Lévi-Strauss escribe: “Como las pinturas y collages de Max Ernst, mi estudio de la mitología se elabora con la asistencia de préstamos externos, en este caso, de los mitos mismos, recortados como tantas otras imágenes de los viejos libros donde los encontré, luego dejados libres para disponerse a lo largo de las páginas” (1983, p. 328).

El epígrafe del trabajo pionero de James Clifford sobre el surrealismo etnográfico corresponde a una cita de Max Ernst sobre el collage: “Es el acoplamiento de dos realidades, reconciliables en apariencia, en un plano que aparentemente no les conviene” (Ernst, 1936, citado en Clifford, 1981, p. 539). Clifford señala que el collage le aporta al texto etnográfico “elementos que continuamente

proclaman su extrañeza al contexto de presentación”, y agrega que “escribir etnografías bajo el modelo del collage evitaría representar las culturas como totalidades orgánicas, o como mundos unificados y realistas, sujetos a un discurso explicativo continuo” (1981, p. 563). La etnografía como collage “dejaría manifiestos los procedimientos constructivistas del conocimiento etnográfico; sería un ensamblaje que contiene voces distintas a la del etnógrafo; (...) datos que no están completamente integrados dentro de la interpretación rectora del trabajo” (1981, pp. 563-564).

Michael Taussig piensa que el cuaderno de campo (no solo el que llevan los antropólogos, sino también los de W. Benjamin, W. S. Burroughs y otros, que también son “cuadernos de campo”), con sus diagramas, dibujos, recortes, etc., está elaborado bajo el modo de un collage; es, en definitiva, un conjunto o serie de collages (Taussig, 2011). Es interesante, además, observar la distinción que introduce entre el cuaderno, “el receptáculo provisorio de aleatoriedad inspirada” y el diario, “ese confidente más o menos estable del día a día”. El cuaderno de campo “se encuentra en los confines del lenguaje porque representa más la dimensión casual de una colección que la del diseño; está más abierto al azar que el diario, ordenado por la flecha del tiempo” (2011, pp. 117-118). El cuaderno de campo, dispositivo que se encuentra en el origen de toda escritura etnográfica, es un collage; de ahí la importancia que este tiene en toda la arquitectura antropológica.

Las orientaciones de Taussig son recogidas por Kathleen Stewart, una antropóloga interesada en las cualidades afectivas y sensuales de la vida cotidiana. *Ordinary affects* (2007), su libro más conocido, está escrito “como un ensamblaje de escenas dispares que empujan su curso en una maraña de trayectorias, conexiones y disyunciones”, donde cada escena “comienza de nuevo el acercamiento a lo ordinario desde un ángulo establecido por los afectos de la escena” y es también “una tangente que concreta la sensación de que algo está pasando, algo que necesita ser atendido”. Stewart señala que “desde la perspectiva de los afectos ordinarios, el pensamiento es irregular y material; no encuentra un cierre mágico y ni siquiera lo busca, quizás solo porque está demasiado ocupado tratando de imaginar lo que está pasando” (Stewart, 2007, p. 5). El libro “es un experimento radical de escritura etnográfica, un denso collage de observaciones sobre la fuerza emocional de un

conjunto de eventos y encuentros extraordinariamente ordinarios; donde utiliza las técnicas surrealistas de montaje y collage para transmitir los ritmos, las formas emergentes y las fuerzas subyacentes de la cultura estadounidense cotidiana”, de manera que permita “evocar una imagen de lo cotidiano altamente cargada de emociones y cualidades sensoriales, como tocada por fuerzas y movimientos, golpes y sorpresas” (Schwanhauser y Wellgraf, 2015).



Figura 2. Bordemar de la isla. (Foto D. Quiroz)

Pude haberme dado cuenta, hace algunos años, que estaba produciendo collage cuando, al intentar mostrar el mostrar (como nos lo exige Michael Taussig), relataba la forma como escribía sobre ciertos asuntos “presentes en el pasado”; pero, desgraciadamente, en ese momento no tenía la llave que abría la cerradura.

ERRADICACIÓN



Tenemos que situarnos en 1685, un momento crucial en la historia del poblamiento de isla Mocha. En marzo de ese año el gobernador de Concepción decide erradicar a la gente que vivía en la isla, con la excusa de que de esa manera los “piratas extranjeros” no podrían obtener provisiones ni llevarse a la gente para su servicio. Este acto es la culminación de una propuesta que llevaba muchos años discutiéndose en distintos círculos gubernamentales coloniales. Es conocida la carta que el virrey del Perú, García Hurtado de Mendoza, le dirige en 1590 al rey de España⁴, sugiriéndole el despoblamiento de todas las islas situadas frente a la costa de Chile (Goicovic, 2008, 2010; Quiroz y Olivares, 1997).

En aquellas provincias, en frente del estado y Provincia de Arauco, hay ciertas islas que la una se llama de Santa María y la otra de la Mocha y otras semejantes, estas islas tienen cantidad de indios y comida y muy buenos puertos y estos indios nunca quieren estar en paz, antes cuando los de Arauco (que es la provincia más belicosa de aquellas tierras) andan de guerra, luego los vienen a ayudar. Cuando los vencen los españoles, todos los delincuentes y más culpados, se pasan a estas islas. Todas las veces que han entrado corsarios en la Mar del Sur, han tomado en ellas el primer puerto y noticia de lo que hay en la tierra y proveídos de comida y agua en ellas (...). Se podría mandar que los indios de estas islas de la Mocha y Santa María y las demás, se fueran sacando de ellas y llevándolos a este término de La Serena, y que se sacase oro con estos indios y ellos poblarían y salvarían la tierra y sería cosa de gran servicio de Nuestro Señor quitarlos de donde no pueden recibir ni reciben doctrina (...). Se haría también de esta manera efecto que despobladas estas islas no hallarían los corsarios el refresco y favor que hallan en los naturales de ellas cuando entran en la mar del Sur, porque quitándoles la gente, cesaría el haber

⁴ Medina indica que la carta es de 1590, aunque no lleva fecha. La carta se refiere al viaje de Cavendish, que pasó por las islas en 1587 (Pretty, 1904). Hurtado de Mendoza fue virrey del Perú entre 1590 y 1596, y antes había sido gobernador de Chile entre 1557 y 1561.

comidas y bastimentos en ellas. Y despoblar estas islas se podría hacer a muy poca costa o casi ninguna, porque las islas son pequeñas y no tienen fuerza para poder resistir de cien españoles y doscientos indios amigos (Hurtado de Mendoza, 1960).

Un siglo después, la sugerencia finalmente es aceptada y la isla Mocha, en consecuencia, quedará despoblada.

Entre los diversos papeles que reunió el bibliógrafo José Toribio Medina en su incansable búsqueda de la historia chilena por archivos dispersos en el mundo, se encuentra un legajo relacionado con el despoblamiento de la isla Mocha a fines del siglo XVII (Hurtado de Mendoza, 1960, pp. 2-3)⁵. Los documentos forman parte del tomo 323 de los Manuscritos Originales, depositado en la Sala Medina de la Biblioteca Nacional de Chile. El legajo está compuesto de una serie de papeles agrupados en 17 piezas (312-328) que buscan justificar en una u otra medida el traslado forzoso que hace la corona de España de los nativos de la isla Mocha. Cada uno de estos papeles es un ejemplo del discurso geopolítico de una potencia mundial para la que isla Mocha, un punto insignificante en el mar, había adquirido una importancia inimaginable. Es la maldita suerte que, a veces, tienen las islas.

La historia pequeña comienza con el arribo en el verano de 1684 de un navío inglés a la isla Mocha. Como de costumbre (lo atestiguan innumerables crónicas y relatos de viaje de más de cien años), los nativos de la isla los atienden y establecen con ellos sus negocios. Sin embargo, esta vez iba a ser diferente. Los españoles tienen otros asuntos (reparto del mundo, por ejemplo) con los ingleses y no los quieren tan cerca de sus costas. Es necesario despoblar la isla para que sus competidores no tengan agua ni alimentos. Los mapuche de isla Mocha son así el cordero pascual que será sacrificado para la salvación de los intereses de una nación en conflicto con otra por motivos conocidos (imperialismo será llamado en tiempos modernos).

⁵ [Expediente relacionado con el despoblamiento de la isla Mocha]. Biblioteca Nacional, Sala Medina, Manuscritos Originales, 323, piezas 312-328.

Los papeles indican que el virrey de Lima le propone al presidente de Chile, José de Garro, en carta del 7 de mayo de 1684, que solicite opiniones a diversas autoridades civiles y militares para aprobar el despoblamiento de la isla y el traslado masivo de los indios al continente. Este es el documento más temprano de los que contiene el legajo (pieza 314) y el inicio de una interminable búsqueda de razones y justificaciones para una decisión que ya está tomada. El fin de la historia es, por lo repetido, ya conocido. Fueron expulsados de sus tierras, forzosamente trasladados, instalados lejos, a orillas de un gran río, evangelizados por los padres negros, aniquilados por la codicia e ignorancia europea, y borrados del mapa como tantos, antes y después, literal y metafóricamente (Quiroz, 1991a; Vergara, 1991).

El presidente José de Garro solicita entonces al corregidor de Concepción, Jerónimo de Quiroga, que inicie las investigaciones sobre lo sucedido con el barco inglés en isla Mocha. Los españoles desembarcan en la isla y toman varios prisioneros, entre ellos un cacique de Tirúa, Quilapichún, que estaba de visita, y otro de la Mocha, Agüügüenu, y los llevan a Concepción para interrogarlos. La transcripción de estos interrogatorios y un análisis general de los datos que entregan constituyen el primer informe oficial, emanado de la Presidencia de Chile y fechado en Santiago el 30 de mayo de 1684 (pieza 313), donde se plantea la necesidad imperiosa de despoblar la isla.

DECLARACIONES

Es de interés mostrar una parte de la declaración de Quilapichún, cacique de Tirúa, de visita en la isla (pieza 313, fs. 419-420)⁶:

Le fue preguntado por el dicho intérprete que de dónde es natural, dijo que es de Tirúa que es el puerto de tierra firme de la isla de la Mocha y donde llegan las balsas; preguntado si estuvo en la dicha isla de la Mocha cuando estuvo en ella un bajel de enemigos y lo que pasó con dicho bajel y los

⁶ En la transcripción de las declaraciones actualizamos la ortografía, tratando, obviamente, de no desvirtuar el texto.

indios, dijo que el capitán de indios de Tirúa le despachó a este declarante con otros veinte y cuatro indios de su parcialidad en cuatro balsas a conchavar ovejas de la tierra y que estando en la Isla llegó de hacia Valdivia un bajel y que a puesta del sol dio fondo a vista de dicha isla y este declarante viendo que los indios de dicha isla no hicieron ninguna novedad les dijo que tomaran sus armas y que el cacique Catalao esparció su gente por los parajes de dicha isla donde pudieran desembarcar y que el día siguiente a medio día vino cerca de la isla una lancha de dicho navío con seis hombres que conocieron eran moros, que así llaman a las naciones del norte, y les mostraron una banderilla blanca y los gritaron que ellos entendieron eran llamarlos, con lo cual este declarante y los demás indios largaron las armas y llamaron a los ingleses, los cuales no fueron, y que un cacique llamado Anguengueno les dijo si eran moros, que de dónde venían y respondieron que ingleses y enviaron a un indio mocetón de la isla que se llama Guenmante a caballo y entró hasta la lancha y allí le dieron cuatro cuchillos y seis mazas de chaquiras y que el cacique llamado Anguengueno les dijo a los indios viendo lo que traía el que llegó a la lancha, esto es, lo que traen los moros y lo arrojó diciéndoles que si querían lo cogiesen y que este declarante y el cacique Anguengueno subieron en dos caballos y fueron para la lancha aviado sin llevar cosa ninguna y habiendo llegado a la lancha los agarraron y los metieron dentro de dicha lancha y los llevaron al navío al cual dieron dos vueltas porque viesan dicho navío que es grande y los entraron dentro y, aunque les hablaron, solo entendieron que les decía amigo y este declarante respondía con la cabeza que no y que habiendo anochecido los entraron.

La otra declaración, la del cacique Agüigüenu, es muy similar. Ambos justifican su proceder dejando en claro que no comerciaron con los ingleses.

El presidente de Chile no queda conforme y ordena a su corregidor Jerónimo de Quiroga que continúe la investigación e interroga a nuevos testigos. La verdad debe surgir a pesar de las “mentiras” de los indios. Los interrogatorios a Marilicán y Licanpangui, indios de la Mocha; Menquiente, Ybucheo, Guaiquiñamcu, Taramocho y Alcamanque, indios de Tirúa; y Marinagüel, indio de Paicaví; los careos con Quilapichún y Agüigüenu, nuevas declaraciones

y careos constituyen la pieza más voluminosa del legajo (pieza 316, 46 fojas) y muestran finalmente lo que los españoles querían: que los indios de la isla efectivamente habían comerciado con los ingleses y que, por lo tanto, debían ser expulsados de sus tierras e instalados en el continente, cerca de los españoles. Se cierran los interrogatorios el 18 de julio de 1684.

En el intertanto, el 2 de julio de 1684, el presidente de Chile, escuchando las sugerencias (¿órdenes?) del virrey de Lima, oficia a diversas autoridades civiles y eclesiásticas para que dieran sus pareceres respecto del posible traslado de los indios de la Mocha al continente (pieza 315). Estas opiniones, entre las que se encuentran las de los oidores de la Real Audiencia, del obispo de Santiago y de los provinciales de los franciscanos, mercedarios, agustinos y jesuitas, forman un segundo grupo de documentos que ofrece datos de interés etnográfico (piezas 317-324, 19 fojas). Entre las diversas opiniones rescatamos las de fray Antonio de la Cruz, prior provincial de los Agustinos (pieza 322, f. 518), remitidas al presidente de Chile con fecha 2 de septiembre de 1684:

Sobre el parecer que Su Señoría pide, de si será conveniente despoblar la isla de la Mocha, a fin de quitar la escala para el enemigo de la Europa, y reducir a nuestra Santa Ley a dichos gentiles que habitan dicha isla: dice que no solo halla por importante el que se deserte dicha isla de la Mocha, sino que tengo por mui cierto, que la Majestad Divina permitió, que aquellos bárbaros cometiesen la traición de socorrer al pirata para que de esta culpa se originase el sacarles de sus tierras; y predicarles para que admitan Nuestra Santa Fe, pues se tiene por experiencia que todos los indios que se han bautizado en la frontera del Real Ejército no se hallará ninguno que sea formalmente cristiano; por no dejar la superstición establecida en la natural patria; porque abusan del Santo Sacramento del bautismo, y solo se ve que los indios que se han traído de la frontera para esta ciudad de Santiago, y sus confines, sino en el todo han abrazado nuestros ritos; bautizándose y confesándose: de cuyas premisas infiero cuán importante será el despoblar dicha isla; y para el seguro de que en el venidero tiempo no se vuelvan a ella ofrezco a V.S. para las familias, que V.S. fuere servido bastantes tierras, en una posesión donde mi comunidad tiene los ganados

de su sustento llamada Loncotome, más de treinta leguas de esta ciudad, de donde no podrán salir para su patria; sin pasar por esta ciudad de Santiago y sus términos, y donde se les pondrán obreros del Santo Evangelio, para que les prediquen y se bauticen en honra y gloria de Dios y cristiano celo de la Real Majestad.

Otros pareceres de interés son proporcionados por Tomás Moreno, provincial de los franciscanos (pieza 31x, f. 504), desde el Convento de Nuestra Señora del Perpetuo Socorro en Santiago de Chile y enviados el 26 de septiembre de 1684:

Diese mi parecer sobre si será lícito y conveniente el sacar la Isla de la Mocha (dejándola despoblada) a los Indios que habitan en ella, y traerlos adonde más convenga, dándoles tierras suficientes para su labranza y crianza, con que se puedan sustentar más cómodamente que en dicha Isla, con frutos más abundantes y guardándoseles su libertad enteramente, como a los demás vasallos de Su Majestad, digo que soy de parecer que será lícita y conveniente la dicha transportación y despoblación, principalmente guardadas las condiciones referidas, por la fuerza de las razones y fundamentos mencionados por Su Señoría; (...) siendo como son, los indios de la Mocha vasallos de Su Majestad (no obstante el derecho de las gentes a vivir en sus tierras) podrán por el bien y utilidad de sus almas ser transportados en nombre de Su majestad para ser reducidos a estado político, estén más hábiles para recibir Nuestra Santa Fe y Religión Cristiana, en la cual de otra suerte jamás se pudieran hacer progresos considerables.

TRASLADO

Considerando estos informes, el presidente de Chile José de Garro decide trasladar a los indios de isla Mocha y le ordena al corregidor de Concepción, Jerónimo de Quiroga, que proceda y los instale en los alrededores de Concepción.

Francis Goicovic plantea que los españoles desarrollaron dos estrategias para legitimar la medida de despoblamiento de la isla Mocha, las que denomina

“la traición consumada” y “el despliegue de los estereotipos” (Goicovic, 2008). La traición consumada estaría relacionada con las atenciones brindadas a los enemigos de España, pero las averiguaciones demuestran que “el contacto entre indígenas e ingleses había sido algo menor, limitado al intercambio de unos pocos bastimentos por adornos de escaso valor y el obsequio de algunos cuchillos; nada que pudiera justificar, jurídica y moralmente, un desarraigo” (Goicovic, 2008, pp. 38-39). El despliegue de los estereotipos se refiere a ciertas características atribuidas a los habitantes de la Mocha: “salvajes”, “hombres naturales”, “bárbaros”, “irracionales”, “desleales”, “idólatras”, etc., que hacen posible y necesario el desarraigo para su propio beneficio (Goicovic, 2008, pp. 39-46). El traslado se decide, aunque “la eventual traición (...) nunca pudo ser probada (algunos de cuyos declarantes fueron incluso manipulados)”, sino que se basó en “los estereotipos que daban sentido, en el discurso español, a la imagen del reche-mapuche como un bárbaro, idólatra y desleal” (Goicovic, 2008, p. 46).

Jerónimo de Quiroga cumple las órdenes en marzo de 1685: “Despoblé la isla de la Mocha porque el pirata inglés no sacase de allí bastimentos y llevase la gente para poblar alguna factoría y fortificase; fueron 800 almas y fue Dios servido que no se ahogase ninguno, habiendo atravesado doce leguas de golfo tormentoso en unas balsas de totora” (Quiroga, 1979 (1692), p. 460).

En el legajo que estamos presentando se encuentra otro documento de gran interés etnográfico, donde se caracteriza en forma muy precisa a cada una de las familias trasladadas de isla Mocha al continente (pieza 325, fs. 534-551). El encabezamiento de los papeles expresa claramente la naturaleza del escrito: “Numeración de las familias de los indios mochos que saco de la Isla de la Mocha el Sr. Presidente Gobernador y Capitán General de este Reyno, Don Joseph de Garro, por órdenes del Consejo de Su Majestad este año de 1685, y los sito y pobló en esta parte del rio de Bio Bio, en el valle de Gualqui, en tres de abril del dicho año de 85”. El documento consta de 9 hojas, escritas por ambos lados, donde aparece una información muy completa sobre cada una de las familias trasladadas. Por ejemplo, los datos correspondientes a las familias de los dos caciques de la isla son los siguientes:

Familia del cacique Quetalabquen. El dicho cacique, de edad de 60 años, al parecer con una mujer. La mujer de edad de 40 años al parecer, llamada Lleubumañque. Un hijo de edad de 8 años llamado Pichilabquen. Un hijo de 12 años llamado Perquimcheuque. Otro hijo de edad de 20 años llamado Callburen. Otro hijo de edad de 38 años llamado Guenulabquen. Una hija de edad de 2 años llamada Macha. La mujer de Guenulabquen de edad de 40 años llamada Ayumaguída, con un hijo de edad de 9 años llamado Talcalabquen (f. 534).

Familia del cacique Agüigüenu. El dicho cacique Agüigüenu, de edad de 40 años, al parecer con cuatro mujeres. La una mujer de edad de 20 años llamada Chicaluan. La otra de edad de 35 años llamada Nagpailame. Otra de edad de 13 años llamada Gulparlabquen. Otra de edad de 40 años llamada Chugylabquen. Un hijo de edad de 6 años llamado Penchulebi. Otro hijo de edad de 4 años llamado Raguiguenu. Otra hija de edad de 10 años llamada Naypichun. Otra hija de edad de 4 años llamada Quinchupichun. Otra hija de edad de 1 año llamada Yomu (f. 541).

Básicamente, la información que entrega el documento por cada familia es la siguiente: a) nombre y edad aproximada del jefe de familia, b) número de esposas, y c) nombre y edad aproximada de cada una de sus esposas, hijos, hijas y otros parientes (con su grado de parentesco) que viven con él. En otro trabajo (Quiroz, 1991b) hemos presentado un análisis preliminar de la información etnográfica que, sobre la estructura familiar de los indios de la isla Mocha a fines del siglo XVII, se desprende de este documento. Repitamos ahora que en la lista se distinguen 122 unidades familiares con 586 individuos (4,8 personas por cada unidad), distribuidas en dos grandes grupos o “reducciones” (Quiroz, 1991b, p. 18), una encabezada por el “cacique” Quetalabquen (53 unidades con 238 personas, 4,5 promedio) y la otra por el “cacique” Agüigüenu (69 unidades con 348 individuos, 5,0 promedio); considerando un universo de 112 matrimonios, el 27 % corresponde a matrimonios poligámicos, con dos, tres o cuatro esposas (1991b, p. 19). Además, las unidades familiares no solo están compuestas por los esposos y sus hijos, sino también por otros parientes, tales como madres, hermanas, nueras, sobrinos/sobrinas

y nietos/nietas (1991b, p. 20). El documento entrega información muy interesante respecto de los nombres de 586 mapuches, hombres y mujeres, adultos y niños, de su composición y trasmisión. Si consideramos la totalidad de los jefes de familia, los radicales (término final del nombre) con mayor presencia son “cheuque” (ñandú), con el 11,6 %; “pangui” (puma), con el 7,4 % y “ñamcú” (aguilucho), con el 6,6 %. Si analizamos los datos respecto del traspaso del nombre intergeneracionalmente, tenemos que este radical se transmite hacia algunos de los hijos. Por ejemplo, en el caso de los descendientes del cacique Quetalabquen, dos de sus hijos (el mayor y el menor), Guenulabquen y Pichilabquen, y su nieto Talcalabquen, hijo de Guenulabquen, llevan el radical. Los otros dos hijos, Callburen y Perquimcheuque, no lo llevan. En el caso de los descendientes del cacique Agüügüenu, su hijo menor Raguügüenu lo lleva y el mayor, Penchulebi, no lo hace.

Los últimos documentos son administrativos y sancionan la instalación de los indios en la Misión de San José de la Mocha (piezas 326-328), situación que es resumida por una carta del presidente de Chile al rey de España, fechada en Santiago el 15 de abril de 1686, que encabeza el legajo (pieza 312, fs. 394-399) y pone el punto final a la historia relatada por estos papeles.

Creemos oportuno transcribir algunos puntos de su extensa y descriptiva carta:

... pareciendo necesario que se hiciese en navío y embarcaciones de alta borda y con otras prevenciones muy costosas, o que podía resultar algún movimiento en los mismos indios de la isla o en los fronterizos de la tierra firme con quien tenían comunicación frecuente y parentesco y así era temido el empeño de esta resolución al paso que se reconocía la importancia de su ejecución (...) así la Divina Majestad asistió con especial providencia al buen logro de mi deseo porque sin costo de la Hacienda de V.M. con grande brevedad sin resistencia ni oposición, habiéndose ganado la voluntad de los indios de la Isla, la de los indios de tierra firme con agasajos y persuasiones representándoles sus propias conveniencias y teniendo todas las cosas bien dispuestas y prevenidas para ocurrir con prontitud cualquier movimiento, con una piragua que hice traer de Valdivia y con el vareo de la Concepción y algunas balsas que se fabricaron para el intento y con toda la celeridad

posible eligiendo el tiempo oportuno de navegar la costa y observando las horas en que el mar se altera, fueron sacados estos indios y traídos a la tierra firme con felicísimo suceso sin que alguno hubiese peligrado y conducidos por tierra dos leguas de la ciudad de la Concepción de este bando de Bío-Bío, río muy caudaloso y lugar ameno y fértil donde tienen copiosos y abundantes frutos y cuando llegaron a ella hallaron formado su población con una iglesia y sus casas de madera y paja que son las que acostumbran y con prevención de cantidad de ovejas para su sustento.

LA REAL CÉDULA

Todo lo obrado por José de Garro fue confirmado por el rey de España en su Real Cédula del 15 de octubre de 1696:

El REY. Don Tomás de Poveda, Caballero del Orden de Santiago de mi consejo de Guerra, Gobernador y Capitán General de las provincias de Chile y Presidente de mi Audiencia de ellas. Don José de Garro, vuestro antecesor en esos cargos, me dio cuenta en carta de quince de abril del año pasado de mil seiscientos y ochenta y seis, que hallándose en la actual transportación de los indios naturales de la Isla de la Mocha a las riberas del río Bío-Bío, me informó los motivos que habían concurrido para ejecutarla, y diligencias hechas en orden a su justificación, y porque constase de ellas con toda formalidad, me remitía los autos originales que para ello se hicieron, pasando a expresar se había conseguido dicha transportación gloriosa y felizmente, sin costo de mi Hacienda, grande brevedad y sin resistencia de los indios de la Isla, ni de los de Tierra Firme, por haberseles ganado la voluntad con agasajos y persuasiones, representándoles al mismo tiempo sus propias conveniencias. Y que teniendo todas las cosas bien dispuestas y prevenidas para ocurrir con prontitud a cualquier movimiento, en una piragua, el barco de la Concepción, y algunas balsas que se fabricaron para el intento, fueron sacados dichos indios y traídos a la Tierra Firme con felicísimo suceso, sin que alguno hubiese peligrado, y conducidos por tierra dos leguas de la ciudad de Concepción, de aquella banda de Biobío, río muy caudaloso y lugar ameno y fértil donde

tienen copiosos y abundantes frutos cuando llegaron hallaron formada su población, con una iglesia, casas de madera y paja (que son las que acostumbran) y prevención de cantidad de ovejas para su sustento, con más comodidad de la que tenían en la dicha Isla, de que quedaron sumamente gustosos, porque además de haberse mejorado, salieron de la desconfianza en que se hallaban con algunas experiencias de tiempos pasados, pensando no se les guardarían las condiciones ofrecidas y que venían sujetos a servidumbre. Y habiéndose formado el pueblo de los dichos indios, y dándole por nombre San José de la Mocha, en honra y veneración de este glorioso Patriarca, a quien eligió por tutelar, se bendijo la Iglesia y se celebró en ella el Santo sacrificio de la Misa, y pasándose a numerar las personas reducidas a esta nueva población, se hallaron más de setecientas, y con las que después se habían recogido entre hombres, mujeres y niños, concluyendo dicho don José de Garro, con que mediante esta disposición entraron dos religiosos misioneros de la Compañía de Jesús, sujetos muy provechosos, señalados en virtud y celo del servicio de Dios, y peritos en el idioma de los indios a predicarles y enseñarles la Doctrina Cristiana, que luego la recibieron y pidieron el Santo Sacramento del Bautismo, y quedarían reducidos al gremio de nuestra Santa Iglesia Católica Romana, y con muy seguras esperanzas de que se había de lograr en esta reducción más copioso fruto que en otra alguna de las de ese Reino, porque para su conservación y político gobierno, hizo las ordenanzas que vienen con los autos citados, las cuales comunicó con esa Audiencia, y pareciendo estar bien ajustadas las mandó publicar y ejecutar, en el ínterin que yo las confirmaba, o mandaba otra cosa. Y, habiéndose visto en mi Consejo de las Indias, con los autos citados y ordenanzas insertas en ellos, y lo que sobre todo dijo y pidió mi Fiscal en el dicho Consejo, he tenido por bien aprobar y confirmar (como por la presente confirmo y apruebo por ahora) en todo y por todo las Ordenanzas que hizo el dicho don José de Garro para los indios que transportó de la Isla de la Mocha a las riberas del río Biobío, se mantengan en su nueva población en vida política y cristiana respecto de ser tan atentamente dispuestas y consultadas y en nada contrapuestas a las ordenanzas y cédulas. Y os encargo y mando las observéis y ejecutéis y hagáis observar y ejecutar, sin variar en cosa alguna de ellas, sin orden mía, sino es en caso muy preciso,

y entonces me daréis cuenta de ello y de los motivos y causas que hubieren concurrido para alterarlas, y que vean en el dicho mi Consejo de Madrid a quince de Octubre de 1696. Yo el Rey (Jara, 1982, T. I: 373-374).

LA SUERTE ESTÁ ECHADA

El 24 de septiembre de 1708, veinte años después del desdoblamiento, Antonio Covarrubias, procurador general de la Compañía de Jesús, describe las penurias de los trasladados en un memorial dirigido a los miembros de la Real Junta de Hacienda: "... y lo más singular en el pueblo de la Mocha, como luego diré, porque los españoles y jefes les hacen tales agravios y extorsiones como si fuesen esclavos, hasta sacarlos por fuerza, llevándolos á trabajar sus estancias, distantes de sus pueblos" (Covarrubias, 1852, pp. 283-284).

Cuenta que en una visita que les hizo le dijeron

que el señor D. José Garro, debajo de la palabra real y con las mismas protestas de conveniencias sacó seiscientas y cincuenta familias (cuyo número consta de la real cédula que responde á dicho señor Garro), y los puso en pueblo a la orilla de Biobío, dos leguas de la Concepción, y están al presente tan perseguidas y disipadas que apenas quedan ciento y sesenta, y cuando visité dicho pueblo acudieron á mí los caciques, brotando lágrimas de sus ojos, pidiéndome los amparase, porque los jefes, los cabos y españoles de la Concepción los tenían como esclavos, llevándolos a trabajar por fuerza fuera de su pueblo; y confesó un cabo que sacaban dichos indios hasta traerlos a trabajar a la jurisdicción de Santiago, distancia de cien leguas, dejando sus mujeres e hijos y sementeras por cuatro y seis meses y aun por año entero, remudándose por turnos, y los de la Concepción les quitan sus mujeres para amas, y sus hijos e hijas para servirse. De todo lo cual enterado S. M., manda con tanto aprieto que todos los indios que andan esparcidos en el reino, aunque estén en poder de los presidentes y señores obispos, se restituyan á dicho pueblo, mandando se le informe del número de indios que queda en él: de lo cual consta, cuan eficaces motivos son estos para que resistan los indios sujetarse a pueblos; y en nombre de los misioneros que doctrinan á estos indios reducidos, suplico

á esta Junta ponga el remedio oportuno con su poderoso brazo, según las órdenes de S. M., y mande guardar respeto a los misioneros, que aunque se oponen defendiendo sus feligreses, no son atendidos, sino atropellado su respeto del poder secular (Covarrubias, 1852, pp. 284-285).

El cronista Vicente Carvallo y Goyeneche relata los acontecimientos en 1780, casi cien años después de ocurridos.

Pasados algunos meses, llegó a noticia del gobernador el desembarco de los ingleses en la isla de la Mocha, i la hospitalidad que les hicieron los isleños. Esta noticia lo puso en el empeño de despoblar para quitar este recurso a la piratería. Dio esta comisión al maestre de campo don Jerónimo de Quiroga con orden de negociarlo por medios suaves i de amistad. Quiroga, que conocía bien el carácter de aquellos hombres les ganó la voluntad con dádivas i promesas, i les ofreció ventajoso territorio para su trasmigración con habitaciones hechas, donde hallarían todo lo necesario para su subsistencia, i para labrar las tierras de su pertenencia, i algunos ganados de lana, cerda i vacunos para que estableciesen su crianza. Conviniéron los isleños que mejoraban de situación, i de fortuna, i se resolvieron a la despoblación de su isla, que la eficacia de Quiroga verificó sin mal suceso en un barco de dos palos, dos piraguas, i muchas balsas. Puestas en el continente seiscientas cincuenta personas de todas edades i sexos, que era el número de aquella población, las condujo a la parte septentrional del Biobío a unas fertilísimas vegas situadas sobre la ribera de este río, que comenzando dos leguas más arriba de su embocadura en el mar cerca del cerro de Chepe, se extiende cinco leguas hacia arriba. Aquí hallaron todo lo que se les prometió, i luego destinó el gobernador dos conversores jesuitas para que verificasen su conversión al cristianismo. Los celosos conversores hallaron buena disposición en aquella gente, i para que tuviesen continua instrucción se estableció una casa de conversión (20 de abril de 1687), dedicada al glorioso patriarca señor San José, con el sobrenombre de la Mochita, que fue una de las condiciones de su traslación, i todo se dignó el rey aprobarlo por su real cédula de 15 de octubre de 1696 (Carvallo y Goyeneche, 1875, II, pp. 183-184).

Los indios de la isla Mocha fueron instalados en la Misión de San José de la Mocha, a orillas del río Biobío. Según los papeles, se tomaron todas las medidas para evitar los excesos cometidos en otros lugares. El tiempo se encargaría de desmentir las palabras escritas con tinta para escribir otra con sangre, con la sangre de los indios de La Mocha.



Figura 3. El camino a la montaña. (Foto D. Quiroz)

Los papeles nada dicen de su futuro, pero sabemos hoy que no alcanzaron a durar mucho. No es nuestro interés seguir, por ahora, las desventuras de las familias trasladadas desde la isla al continente, pero tenemos la obligación de mencionar lo que señalan algunos documentos. Poco a poco los expulsados fueron nuevamente expulsados, ahora sacados de la misión y transformados en siervos de los vecinos de la ciudad de Concepción. Otros murieron en ella de enfermedades desconocidas, demasiado cerca de los españoles, o de pena, demasiado lejos de sus tierras insulares. Su suerte es la suerte de los tocados con la varita de la muerte, la de aquellos que están “en el momento y en el lugar equivocado”.

SALVAJES



Funeral (Foto D. Quiroz)

NOTA ACLARATORIA I

El término *salvaje* aparece en los textos más tempranos de la antropología, como en *La cultura primitiva* (1871) de Edward B. Tylor, o en *La sociedad antigua* (1877), de Lewis H. Morgan, y también en los títulos de obras de los más ilustres antropólogos. Destaca, entre todos ellos, Bronislaw Malinowski, con *Crimen y costumbre en la sociedad salvaje* (1926) o *Sexo y represión en la sociedad salvaje* (1927). Su significado se ha modificado en el tiempo y hoy prácticamente se lo ha desechado por considerarlo despectivo. Sin embargo, a veces, después de alguna crisis, surge nuevamente.

Michel-Rolph Trouillot, antropólogo e historiador haitiano, señala que el orden moderno luego del “descubrimiento de América” se estructura en torno a tres posiciones: el orden (como Occidente es), la utopía (como Occidente podría ser sin la carga del orden) y el salvaje, y agrega que a la antropología le correspondió habitar el lugar del salvaje y permanece atrapada en él (Trouillot, 2011). La antropología social y cultural “se convirtió, casi por predeterminación, en una disciplina dirigida a exponer a la gente del Atlántico Norte las vidas y costumbres del Otro”, definido como salvaje (Trouillot, 2011, p. 61). La antropología no creó al salvaje, sino que este fue su razón de ser. La antropología se ocupa del salvaje “en la trilogía orden-utopía-salvajismo, trilogía que precedió la institucionalización de la antropología y le dio coherencia continua a pesar de los cambios intradisciplinarios”. En otras palabras, la antropología ha sido, a lo largo de su historia y con algunas excepciones, “antropología de los salvajes”, pero resulta necesario, en los tiempos actuales, “encontrar una mejor ancla para una antropología del presente, una antropología de nuestro mundo cambiante y sus historias irreductibles” (2011, p. 77).

El salvaje es, en lo esencial, una representación occidental de un otro radical transformado en un sujeto de estudio. Se ha llamado “salvajes” a los grupos humanos que estudian los antropólogos. Se podría utilizar otro término, como primitivo, nativo, indígena, pueblo originario o cualquier otro ya usado en nuestra disciplina culpable. La intención al usar el término *salvaje* para nombrar a los habitantes de isla Mocha, los mochanos, erradicados por los españoles a fines del siglo XVII, no tiene, de ninguna manera,

una intención peyorativa, sino todo lo contrario. En las crónicas y relatos europeos que hemos revisado para este libro se los califica de innumerables maneras, entregando, en fragmentos, una mirada con el sesgo propio de la época. ¿Cuáles son las características “esenciales” de los mochanos desde la perspectiva de sus visitantes europeos? ¿La imagen de salvaje surgida de las descripciones ya presentadas forma o no parte de la trilogía reseñada por Trouillot?

Alejandro Malaspina, notable explorador español de fines del siglo XVIII, distinguía en las poblaciones americanas dos amplias categorías: una formada por los que se habían sometido a los españoles y la otra por los que no lo habían hecho. Entre los segundos incluyó a “los araucanos del extremo sur de Chile” (Weber, 2007, p. 41). Malaspina consideraba que los salvajes, “los nativos independientes”, aquellos que no se habían sometido, “eran interesantes como especímenes y también como símbolos”. Como especímenes vivientes, “los salvajes ofrecían a los europeos la oportunidad de profundizar su entendimiento de los orígenes de la sociedad humana”; como símbolos, “los salvajes ofrecían a los críticos sociales europeos un modelo ideal que podían utilizar con facilidad para proponer comparaciones incisivas con sus propias sociedades” (Weber, 2007, p. 54).

Pedro Navarro indica que, en la construcción ideológica del Estado nación latinoamericano, “el salvajismo pasó a ser el género de vida que expresaba la forma más durable de resistencia al nuevo orden”. En relación con este nuevo alcance del término, “los ‘salvajes’ ya no fueron solamente los indígenas, sino todos los que presentaban algún modo de insumisión” (2001, p. 349). Los salvajes son conceptualizados como los “enemigos del orden público” (2001, p. 352).

Pierre Clastres usa el término *salvaje* en este mismo sentido, sobre todo cuando recuerda que “el lenguaje de la ciencia (que aquí nada cuestiona) parece quedarse —fatalmente— en el discurso sobre los salvajes y no en el discurso de los salvajes”, a lo que agrega: “como ellos, no podemos conquistar la libertad de ser lo uno y lo otro, de estar aquí y allá al mismo tiempo, sin perderlo todo y no permanecer ya en ninguna parte”, con lo que rechaza también “la artimaña de un saber que, si se volviera absoluto, se extinguiría en el silencio” (Clastres, 2007, p. 40). En el artículo “Copérnico y los

salvajes”, escribe que la antropología, “para escapar a la atracción de su tierra natal y alcanzar la verdadera libertad de pensamiento, para lanzarse lejos de los hechos de la historia natural en la que sigue enredada, es preciso que en la reflexión sobre el poder opere una conversión heliocéntrica; con esto quizás comprenda mejor el mundo de los demás y, por ende, el nuestro”. Ese camino para su conversión le ha sido dado por Lévi-Strauss, “que supo tomar en serio a los salvajes”. Subraya que “ya es tiempo de cambiar de sol y de ponerse en movimiento” (Clastres, 2010, p. 22).

De una u otra manera, el salvaje ocupa un lugar destacado en la institucionalización de la antropología: “La metamorfosis dominante (la transformación del Salvaje en lo Mismo por medio de la Utopía como una referencia positiva o negativa) no es la salida de un ejercicio textual en la práctica antropológica, sino parte de su condición original de existencia” (Trouillot, 1991, p. 42). La palabra *salvaje* estuvo asociada siempre a la idea de libertad, no sometido, no domesticado, y este es el sentido en que el término se usa en este trabajo.

En estos tiempos, y tal vez también en otros anteriores, “ser civilizado” dejó de ser un asunto de por sí virtuoso, a la vez que la libertad del salvaje representa una utopía deseable. *L'impossible sauvage*, nombre de una muestra que actualmente se exhibe en el Musée d'Ethnographie de Neuchatel, nos enseña que “mientras el progreso preocupa a una parte creciente de la población, el salvaje sufre un cambio significativo; pierde su función de contraste para encarnar diferentes alternativas a los males que acechan a las sociedades occidentales”. La exhibición invita a explorar esta nueva topografía. El salvaje como una alternativa, aunque en este momento no sea posible.

Los navegantes españoles consideraron salvajes a los indígenas de la isla. Para ellos, la prosperidad de la comunidad salvaje no es efecto del trabajo organizado de sus miembros, es solo fertilidad potente de la tierra que se desborda sobre la comunidad. Es un regalo de Dios. Con aquellos que viven en divina abundancia benéfica, y que no son hombres, no se pueden celebrar contratos para el intercambio de bienes. No se puede comerciar con quienes no son hombres. Entonces, arrebatar a la fuerza es una vía legítima para obtener lo deseado.

LOS SALVAJES DE ISLA MOCHA EN EL SIGLO XVI

La isla Mocha es “descubierta” por los europeos cuando el marino genovés Juan Bautista Pastene la reconoce y la nombra en 1544. Contamos con un escueto relato del evento elaborado por Juan de Cárdenas (1544), escribano de la expedición de Pastene, quien señala:

Viernes 25 días del dicho mes de septiembre año susodicho, pasamos con temporal por una isla que está junto a tierra firme, corre un río llamado Toltel-Leubu, y la isla se llama Gueuli y está a 38 grados largos, que a la ida la descubrimos el día del señor San Nicolás Tolentino, y por esto la nombramos la isla de San Nicolás y al río llamado Tormes, porque pasamos con tormenta por él. Aquí tomo el dicho tesoro Gerónimo de Alderete posesión de esta isla y tierra firme, caciques e indios de ella, desde la nao por S.M.Y por el dicho señor gobernador de Valdivia, en su nombre, y pidió a mí el dicho escribano, se lo diese por testimonio, como me lo tenía pedido en las posesiones pasadas, y a todos los que allí venían rogó le fuesen de ello testigos: testigos los sobredichos (Cárdenas, 1846, pp. 46-47).

Los españoles no desembarcan y nombran a la isla desde el barco. Una cuestión notable del relato de Juan de Cárdenas, y tal vez el dato de mayor interés para los propósitos de este libro, es el nombre que recoge de la isla. Dice que se llama Güeulli. ¿Qué significa este nombre? Sobre la base de algunos de los diccionarios de mapudungun (Erize, 1960; Moesbach, 1936), hemos propuesto que pudiera traducirse por “el lugar de descanso de los antepasados” (Goicovic y Quiroz, 2008, p. 69).

El único dato que nos entrega la crónica del “descubrimiento” de la isla es el nombre con el que era conocida por sus habitantes: Güeulli. Un aporte a esta discusión es, sin duda, la descripción que hace Pascual Coña para Ernesto Moesbach de un funeral mapuche. Le dice que, una vez enterrado el wampo, uno de los lonkos comienza a hablar: “Entregamos pues, hoy a la tierra a nuestro cacique; habiendo ya muerto, se transformó en polvo, y no quiso vivir más; ya se ha reunido con la gente del occidente; se fue a la isla de los antepasados. Así vuelven a la tierra la gente que muere; por más que se aflija

uno, ¿qué puede hacer?”⁷ (Moesbach, 1936, pp. 413-414). En una nota, Moesbach señala que *weulli* es, literalmente, “lo conquistado por los antepasados”, nombre antiguo de isla Mocha y tal vez de otros lugares del *kulchenmaiwe*, “la región occidental de los muertos” (Moesbach, 1936, p. 414). La traducción del término *weulli* sería, entonces, algo así como “la isla de los antepasados”.

Jerónimo de Vivar, por su parte, señala que la isla “se decía de Amocha” (2001, p. 243). Su traducción probable es interesante. Moesbach la deriva de la palabra mapudungun *muchan*, que significa “venerar” (1998, p. 172). Pedro Mariño de Lovera indica que la palabra mochar “quiere decir adorar, con las ceremonias que ellos usan, poniéndole cierta insignia en la cabeza y un cinto ancho por el cuerpo; cuyos cabos besaron los principales, que entre ellos es lo mismo que besar la mano” (Mariño de Lovera, 1595, p. 111). Se puede plantear que amocha derivaría de *am*, alma, y *mochar*, venerar, adorar, y que podría traducirse como “el lugar donde se veneran las almas de los antepasados” (Goicovic y Quiroz, 2008, p. 71). De esta manera, los significados de los términos *weulli* y *amocha* serían equivalentes, pues ambos se refieren a un lugar de descanso y culto de las almas de los antepasados.

La primera vez que los hispanos ponen los pies en la isla Mocha es durante otro viaje que realiza el mismo Juan Bautista Pastene, seis años después, en 1550, por encargo de Pedro de Valdivia para buscar alimentos para los habitantes de la ciudad de Concepción. De este viaje y de lo ocurrido en la isla entre sus habitantes y los españoles tenemos una completa y detallada descripción elaborada por Jerónimo de Vivar:

Está alta en medio y montuosa, y la falda rasa y muy poblada donde se da mucho bastimento. Estará de la otra isla [se refiere a la isla Santa María] treinta leguas y ocho de tierra firme. Tendrá una legua de ancho y dos y media en torno. Hay más de ochocientos indios. Llegados a ella vinieron muchos indios y mujeres y muchachos, espantados de ver aquello que no habían visto (2001, p. 243).

⁷ El texto en mapudungun dice lo siguiente: *Femi mai tēfá, fachi antü mai chalintëkuiñ mapu meu iñ lonko em; ñénalu tēfá deuma pülliyetui ká mai mojen pinoulu, deuma mai ñullcheñmawi; weulli amui, Femjen mai ñi püllitukerken ta ché l'alu, tunte kam lladküyejele, chumñefui?* (Moesbach, 1936, pp. 413-414).

Los primeros contactos entre españoles y mochanos no fueron pacíficos: “Salimos por la mañana, y luego vinieron los indios, y nos mandaron sentar, y que no pasásemos adelante que nos matarían. Mandó el capitán diésemos en ellos, y matáronse hasta catorce indios, y los demás huyeron, y prendiéronse dos señores, los cuales metimos en la galera”. No solamente secuestran a “dos señores”, sino que además cargan “los navíos de maíz y papas y frísoles, que había gran cantidad”. El cronista explica el éxito de la campaña por el hecho de que en la isla “estaban diferentes dos señores que hay en aquella isla, y por esto no se nos defendió. Y como ellos en condición general se huelgan del mal de unos y otros, no se confederaron y así la tomamos seguramente”. Agrega que, a pesar de haber “andado y visto hartas provincias, no he visto indios más proveídos de bastimento y de mejores casas que en esta isla. Mas no es de maravillar, porque es muy fértil la tierra”. Reconocido “este salto y ranchería, como acá decimos”, los expedicionarios vuelven a Concepción, donde reparten la comida. El gobernador Pedro de Valdivia habló con los nativos llevados a la ciudad y luego “de seis días mandó al capitán Diego Oro fuese con aquellos navíos y llevase aquellos caciques a sus tierras, porque era el principal, señor de una de las parcialidades de la isla y el otro era su hijo”. La expedición duró “treinta días, que el gobernador nos tenía por perdidos y aún no tuvo poca alegría cuando nos vio entrar por la bahía” (De Vivar, 2001, p. 243).

Jerónimo de Vivar nos entrega una primera impresión sobre isla Mocha. Estaba poblada por más de 800 indios, con “dos señores” que estaban enemistados entre sí. Era una tierra muy fértil, donde se cultivaba “maíz, papas y frísoles, que había en gran cantidad”.

El encuentro con los nativos no fue pacífico, lo que ya había sucedido cuando, poco antes de llegar a isla Mocha, habían intentado obtener comida en tierra firme, junto a la península de Lavapié, pero las cosas no se les dieron bien:

Y luego el capitán mandó saliesen cuarenta hombres a tierra, pareciéndole que allí se tomaría la comida. Entramos por el valle arriba un cuarto de legua y hallábamos las casas despobladas, que era ya que amanecía. Salieron los indios a nosotros y nos retiramos hacia la mar. Y como éramos

de a pie, se nos atrevían, cuando llegamos a la mar donde estaban los navíos era el sol salido y allí cargó sobre nosotros gran cantidad de gente a estorbarnos la entrada. Y por buena maña que nos dimos, aunque no perezosos, nos mataron cinco hombres, allí delante de nosotros los hacían pedazos y los comían sin que los pudiésemos socorrer, y nos hirieron veinte españoles. Embarcamos con esta ganancia, aunque habíamos salido a tomar comida, más ellos nos la defendieron muy bien. Y así mismo nos hicimos a la vela de donde habíamos salido a hacer el salto (De Vivar, 2001, pp. 239-240).

La “derrota” de los españoles en Lavapié se transforma en una “victoria” en isla Mocha, pero la naturaleza conflictiva de los encuentros con los habitantes de la zona comienza a ser una característica dominante de las relaciones interétnicas.

SALVAJES Y REBELDES

Estas “rancherías” o “salteos” eran habituales entre los españoles como una manera de obtener “bastimentos” o un buen “botín”. En un viaje anterior, realizado también en 1550, Juan Bautista Pastene había llegado a la isla Santa María, donde la suerte de sus habitantes no fue distinta de la sufrida por los de isla Mocha. Jerónimo de Vivar relata en forma minuciosa las acciones de los españoles en la isla:

Mandó a hacer a la vela la armada e ir a una isla que cercana estaba, que al pasar habíamos descubierto [isla Santa María]. Y navegando para la isla íbamos en los esquifes por cerca de tierra y dentro doce arcabuceros, los cuales tomaron ciertas balsas con ciertos caciques y los metieron en la galera. Y con esta presa se metió el capitán con su armada en una bahía que se halló en la isla. Y visto por los indios, se pusieron en armas y vinieron en dos escuadroncillos, porque hay en la isla dos caciques y señores de ella. El uno vino con su gente cerca, donde habló al capitán y le hizo un parlamente, dándoles a entender a lo que era allí venido por mandato del gobernador, y que le rogaba les diese alguna comida, lo cual fue tanto lo que trajeron que no había para un día. Viendo el capitán que no se lo querían dar, salió en tierra con cuarenta hombres y los diez y ocho arcabuceros,

y subió una loma baja donde estaba un cacique con su gente, que serían doscientos indios los cuales aguardaron, que con las lanzas nos alcanzábamos. Y esto hizo viendo que nos habían tomado las espaldas. El otro cacique, con cuatrocientos y cincuenta indios tenía ocupado el embarcadero. Y junto con esto ellos vieron que eran muchos y nosotros pocos. Pues estando el capitán con los españoles tan cerca, habló un indio viejo que tenía una capa de cuero de carnero negro, y con un hacha de piedra en un asta de madera hizo una raya por junto los pies del capitán muy larga, y dijo que de allí nos volviésemos y que no pasásemos su tierra ni le viésemos sus casas, so pena que nos matarían, lo cual nos declaró un yanacona que entendía la lengua. Luego el capitán mandó disparar los arcabuces, viéndose cercado de indios y tomada la mar. Y dimos en ellos. Y ellos, pensando que éramos otros, se pusieron a resistirnos y no pudieron, porque o les dejamos entrar en otro juego sino tomar la huida, puesto que algunos se tardaron, porque alcanzaron los arcabuces a los delanteros y los filos de las espadas a los perezosos en huir. Pues viendo el escuadrón que tenía tomada la mar que los de arriba iban de priesa y a su pesar, acordaron ausentarse del trueno antes que llegase el relámpago. Seguimos en el alcance y sojuzgamos la isla toda en breve y recogimos algunas piezas, y amansándolos nos ayudaron a traer toda provisión para la galera y galeón, de maíz, papas y frísoles que les tomaron. De esta suerte vinimos al fuerte donde estaba el gobernador, y mandó repartir a todo el campo el bastimento, que tuvo que comer algunos días. El capitán trajo ante el capitán tres caciques que tomó en las balsas y dos que tomó en la isla, y éstos dijeron al gobernador como adelante estaba otra isla mayor que aquella suya y más poblada, y la tierra de la costa firme mucho más (De Vivar, 2001, p. 242).

Pedro de Valdivia se refiere a estos acontecimientos en dos de sus cartas, una enviada a sus apoderados en Madrid y la otra al rey Carlos V, firmadas en Concepción el mismo día, el 15 de octubre de 1550: “Desde hace ocho o diez días llegó a este puerto con la galera e navío, el capitán e piloto Juan Batista de Pastene. Luego le despaché a que corriese la costa de Arauco e trajese los navíos cargados de comida”. Les indica a sus apoderados

que informará al rey “como topó una isla de hasta mil indios de poblazón, e los trajeron de paz e le sirvieron; cargaron los navíos de maíz”. También le contará

como desde hace tres meses torné a enviar al dicho capitán e piloto por más comida e a que dijese a los indios de la tierra, enviándoles mensajeros de los que tomase, que viniesen a servir, si no, que los enviaríamos a matar; e navegó veinte leguas más adelante de la primera isla, donde halló otra isla de más poblazón, e cargando los navíos de maíz, dio la vuelta, e llegó como un mes ha (De Valdivia, 1929a, p. 138).

En la carta le informa a Carlos V que, una vez que “llegó el capitán e piloto Juan Bautista con la armada con la que nos regocijamos mucho y los indios anduvieron muy mustios”, lo envió a Arauco “a que cargase de maíz (...); fueron y trajeron buen recaudo y cargaron en una isla, diez leguas de aquí, y salieron de paz los de la isla y vieron la cosa más próspera que hay en Indias”. Más tarde, “donde hace cuatro meses”, envió de nuevo “al mismo capitán e piloto con la armada”, para que mandara “mensajeros con los indios que tomase en la isla donde saltó la primera vez que dejó de paz, a los caciques de la comarca en tierra firme donde saltase y de las islas que topase”; el capitán habría llegado a “otra isla que estaba veinte leguas adelante, donde cargó de comida; era grande y de poblazón; hace un mes que volvió” (De Valdivia, 1929b, pp. 205-206).

Es muy relevante la noticia que da De Vivar de que se encontró con nativos en balsas en las cercanías de isla Santa María. Seguramente se trata de las balsas de puya, descritas posteriormente por Diego de Rosales, usadas en las islas araucanas como un medio habitual de transporte para viajar al continente.

No tenemos claro si los españoles visitaron en forma habitual la isla Mocha; lo que sí sabemos es que no tuvieron en ella ningún asentamiento permanente. Tampoco existen muchas descripciones de la isla en las fuentes hispanas a fines del siglo XVI ni en la primera mitad del siglo XVII. El relato del cronista jesuita Alonso de Ovalle sobre la isla Mocha y sus habitantes, publicado en 1646, es una excepción, pero su descripción se basa principalmente en datos obtenidos de los informes de los navegantes holandeses publicados a comienzos del siglo XVII.

LA ETNOGRAFÍA DE DIEGO DE ROSALES

En su *Historia General del Reyno de Chile* (1678) el historiador jesuita Diego de Rosales entrega una acabada descripción de la isla, de sus habitantes y sus encuentros con los europeos. No sabemos si Rosales estuvo en la isla. Por ahora, podemos afirmar que su “etnografía” está basada en la información que otros escribieron o le contaron. Es de gran interés transcribir en forma íntegra el relato que hace de la isla Mocha y de sus habitantes:

En frente de la provincia de Tirúa, en 38 grados cabales, se levanta la isla de la Mocha, cuatro leguas apartadas de tierra firme; otra tantas se extiende su longitud, y dos y media su mayor latitud. El terreno es muy fértil, y alegre. Se reparte en hermosas llanuras, y vegas que van repechando hasta encumbrarse en la empinada sierra, la cual atraviesa a lo largo de toda la isla, y arroja dulces y claros arroyuelos, que riegan los valles: dan de beber a los moradores, y producen grandes y crecidas arboledas (De Rosales, 1877, I, p. 288).

Rosales señala que

los isleños en los tiempos anteriores llenaban gran número de familias, y apenas llegan ahora a doscientos indios de lanza; es mucho de reparar este consumo de gente pues en esta isla cesan todas las causas de menoscabo, que en otras Provincias de tierra firme lamentan, porque estos jamás han tenido guerra con los Españoles, ni les han servido, ni ocupándose en tarea alguna de trabajo, e industria personal, que siempre han estado en su isla sin españoles. Pero no se puede negar, sino que sus vicios han causado el mayor estrago; porque todo el tiempo, que les sobra de la pesca de anzuelo, y agricultura, lo emplean en comer y beber, y con el calor de la Chicha, se encienden sangrientas discordias, e inextinguibles odios que con el largo derramamiento de sangre crecen cada día más (1877, I, p. 288).

Es importante subrayar una observación de De Rosales que confirma lo dicho por De Vivar, a saber, que “tienen sus bandos, que los de una parte del cerro con los de la otra tienen sus guerrillas trabadas” (1877, I, p. 288).

El cronista jesuita describe con detalle estas discordias: los rencores envejecen “y heredan con nuevos motivos, para vengar las pasiones, que las ejecutan con el hierro, o con el veneno cruelísimamente (...) y también se ejercitan en el arte mágica, y en las hechicerías, comunicando con el demonio, y transformándose aparentemente en raposas, perros, leones, lobos marinos, y otros animales de horrible ferocidad”. Según Rosales es “el maligno espíritu mostrándoseles en otras figuras semejantes; algunas veces se viste de la figura humana, y tomándoles cuenta de su proceder les castiga con tal severidad, que mueren miserablemente” (1877, I, pp. 288-289).

Rosales señala que “el mayor delito, de que les hace cargo, es el trato con Cristianos, que por allí suelen pasar en sus navíos, y les reprehende porque conservan las cruces, que los cristianos, que por allí han pasado, les han puesto, y que reciban de ellos rosarios, y medallas, que ninguna de estas cosas, quiere el enemigo, que tengan. Y por no haber entrado hasta ahora Religiosos, ni predicadores en aquella isla, se están en su infidelidad, y sujeción al demonio”. Indica que “cuando los padres han ido a Chiloé y a otras partes han pasado por allí y les han predicado los misterios de Nuestra Santa Fe, los han oído con gusto y con muestras de desear tener religiosos que los prediquen y saquen de sus errores. Y fuera allí de gran servicio de Nuestro Señor una misión, pero hasta ahora no se ha llegado su tiempo” (1877, I, pp. 288-289).

La tierra es muy fértil,

y cogen copiosamente maíz, i legumbres; y trigo y cebada con moderación; porque siembran poco de eso, que lo que más estiman es el maíz, para chicha. Que si pusieran cuidado en sembrar trigo, fueran prodigiosas las cosechas. Crían cantidad de gallinas, ovejas castellanas, y chilenas, que crecen, y engordan a maravilla, y tienen trato de ellas con los indios de Tirúa y tierra firme. Solían tener vacas, y por ser la isla corta, y en semejantes estrechuras, perjudiciales a las cementeras, las mataron. Tienen pocos caballos, y solo ser siguen de reconocer la isla, y para algún regocijo” (1877, I, p. 289).

A pesar de que “no ay puerto, ni surtidero” y solo “algunas veces los navíos, que van a Chiloé, y otras partes dan fondo en el mar, es con buen tiempo y muy de paseo”, los habitantes de la isla establecen con ellos “cumplidísimo agasajo,

y regalo de aves, carneros, papas, y maíz. Y se contentan con un pequeño retorno de cascabeles, peines, cuchillos, añil, cuentas de vidrio y cosas deste porte”. Además, también “comercian con los de Tirúa, y Paicaví por carneros y ovejas de la tierra, y lumas para cavar, las cosas que los indios de tierra firme adquieren de los españoles, como hachas de yerro, cuñas, añil, cuentas de vidrio, y cosas así” (1877, I, p. 289).

Diego de Rosales estructura así un diagnóstico completo de la realidad de los habitantes de la Mocha, los “salvajes”. La isla estaba poblada por menos de un millar de mapuches, organizados en dos grupos o secciones, compuestos por una serie de familias extensas semiautónomas. Sus estrategias de subsistencia se centraban en la agricultura, la crianza de animales, la recolección y la pesca de especies marinas. Parte de la vida cotidiana transcurre en un constante conflicto entre ambos bandos y las disputas territoriales “entre los del norte y los de sur” aparecen como la causa más importante de sus “trabadas guerras”. Complementariamente, hacían trueques con visitantes europeos y mapuches continentales. Así obtenían otros productos muy preciados, hachas de hierro, cuñas, añil, cuentas de vidrio, cascabeles y peines.

Diego de Rosales subraya la importancia de la balsa para los habitantes de las islas Mocha y Santa María. No eran marinos por tradición, pero conocían las técnicas apropiadas para construir frágiles embarcaciones hechas en fibras vegetales, como la puya o maguey, que surcaban el mar en sus necesarios viajes al continente.

Los indios que habitan en medio del mar en la isla de Santa María y la Mocha, con estas ligeras embarcaciones de maguey atraviesan el mar y van y vienen a tierra firme con sus casas y bastimentos, y en ellas pasan sus *ganados*, caballos, atados de pies y manos, bueyes y bacas, sin hacer caso de las ondas del mar, aunque a los indios de la Mocha, por ser aquel mar proceloso, les ha costado muchas vidas el despreciar sus hondas y no aguardar a tiempo más sereno. Están en la Mocha unos trescientos indios infieles, y por el mes de marzo, en que los vientos no son tan fuertes pasan a Tirúa, que es tierra firme de enemigos, y para atravesar cinco leguas de mar hacen balsas muy grandes de magueyes, en que pasan treinta personas y traen muchos carneros y otras cosas con que comerciar. Y estos años pasados han traído

mucho ámbar que daba en sus costas y no le conocían antes ni hacían caso de él, hasta que los españoles se le dieron a conocer. Vienen cantando al son de los remos ciertas canciones en que le piden al mar que les deje pasar a comerciar prósperamente (1877, I, pp. 172-173).

En opinión de De Rosales:

Las valsas que hacen de maguey son las más ligeras y más durables, por ser el maguey de Chile diferente del mexicano, que es un tallo de tres varas que producen unas matas semejantes a las de los cardos silvestres, en la forma de un cirio, redondo, del grueso de una hacha: tiene la corteza dura, y por de dentro, aunque no está hueco, es tan fofo la materia que tiene, que es al modo de corcho y en secándose no pesa una paja. Y así, de muchos magueyes hacen una balsa ligerísima que camina sobre la espuma del agua (1877, I, p. 172).

De Rosales expresa en forma rotunda su opinión respecto de las visitas de ingleses y holandeses a la isla y las relaciones que sus habitantes entablan con los de tierra firme y con los españoles. Señala que “no son tan ignorantes y mentecatos estos indios que no sepan distinguir la diferencia de la fisonomía de los rostros y variedad de las lenguas extranjeras; y así a los ingleses y holandeses los llaman Moro-guincas, y con los Españoles no se sabe que hayan hecho traición ninguna, sino que siempre los han recibido muy bien” (1877, I, p. 45). Indica que durante el levantamiento de 1655

no dieron armas ni ayuda a los de Tierra Firme, antes, habiendo los de Tirúa enviado a la isla de la Mocha al Capitán Baltazar Quijada, que capturaron en Arauco, como arriba dije, por engaño, recelosos de que no se les fuese y para asegurarle en medio del mar, los caciques de la Mocha le hicieron mucho agasajo y no le trataron como captivo sino con mucha honra, y en la primera ocasión que hubo de navío que pasó por allí le dijeron que se fuese a los Españoles, y le enviaron libre, sin recelo del sentimiento que habían de hacer los rebeldes de Tirúa, que le habían enviado a depositar y guardar en aquella isla y les habían enviado a decir que le matasen (1877, I, p. 291).

Es decir, para De Rosales, los indios de la Mocha son aliados de los españoles, y enemigos de los “moros”, e incluso el gobernador Juan Enríquez “tuvo muchos deseos de enviarme a esta misión [de la Mocha], y yo los tuve mayores de ir convertir aquellas desamparadas almas, y por falta de un barco, que no ay puerto para navío, nunca tuvo efecto” (1877, I, p. 291).



Figura 4. Laguna Hermosa. (Foto D. Quiroz)

Entre los visitantes más conspicuos de la isla se cuentan tres navegantes ingleses y tres neerlandeses, que dejaron datos de interés sobre sus habitantes. En los capítulos siguientes exploraremos el conocimiento que dejaron estos viajeros sobre la isla Mocha y sus “salvajes”.

INGLESES



LOS TEMORES

¿Los temores de los españoles eran reales? Los ingleses habían acumulado durante el siglo XVIII un conocimiento preciso de la isla y de sus virtudes como punto de aprovisionamiento y siempre se encuentran referencias a ella en los diarios de viaje, aunque los navegantes no la visiten. Como menciona Vicuña Mackenna, “la Mocha i Santa María que desde la excursión de Drake habían quedado señaladas en el mapa de sus derroteros como las etapas mejor adecuadas para refrescar las tripulaciones que salían enfermas i maltratadas del largo i trabajoso pasaje del estrecho de Magallanes” (1883, pp. 97-98).

Tres expediciones inglesas pasaron por isla Mocha durante el siglo XVI. En cada una de ellas los ingleses se relacionaron de maneras particulares con la isla y sus habitantes, y la información que proporcionan, a pesar de no ser muy abundante, es significativa. Luego vinieron las tres expediciones de los neerlandeses. Es probable que para ellos fuera importante la rápida y quieta obtención de bastimentos y agua fresca. No existe el deseo de un encuentro más profundo. El silencio se convierte en ambigüedad atemorizante que desencadena actos de violencia. La cicatriz en la cara de Drake será solo un testimonio. Los mapuches pretenden aminorar el umbral de la tensión provocada por las visitas, reiterar la única manera de relacionarse, reafirmando su propia identidad: guerreros, comerciantes, políticos.

Son significativos los momentos de comercio y de guerra entre europeos y nativos, aparentemente dos caras de una misma moneda. También la oposición que establecen los visitantes entre la isla Mocha y la isla Santa María, ínsulas hermanas, pero no gemelas; la primera rebelde, la segunda sometida. Es notable la sorpresa que expresan los ingleses por que los nativos los confundan con los españoles, y así justifiquen, de paso, “la violencia de los nativos”. Son también curiosos, sin duda, los silencios que existen en los relatos de viajes.

Sir Francis Drake es el primer viajero europeo que se detiene en el bordemar de la isla Mocha y mantiene relaciones, amistosas y hostiles, con sus habitantes. Luego vendrán los siguientes: Cavendish, Hawkins, de Cordes, van Noort, Spilbergen.

LA EXPEDICIÓN DE FRANCIS DRAKE

El 13 de diciembre de 1577 zarpa de Plymouth, Inglaterra, una expedición al mando de Francis Drake, con cinco barcos y 164 hombres. En las costas de las islas de Cabo Verde captura un barco portugués, dejando la flota con seis embarcaciones. El capitán de este buque, Nuño da Silva, pasa a desempeñarse como piloto en la flota inglesa. En agosto de 1578 Drake ingresa al estrecho de Magallanes, del que saldrá al Gran Océano con solo uno de sus barcos, el PELICAN, rebautizado como GOLDEN HIND.

El diario de Drake no se conserva, pero han sobrevivido distintas “versiones” del viaje, algunas incompletas, otras “revisadas”. Pareciera que la información de base la hubiese aportado el registro que llevó Francis Fletcher, capellán de la expedición, junto a otros relatos menores. El primer informe impreso del viaje de Drake es *The Famous Voyage*, escrito por Francis Pretty y publicado por Richard Hakluyt en 1589, “probablemente compilado de varias fuentes, incluido el manuscrito de Francis Fletcher, ahora perdido” (Farquhar, 1957, p. 23). El segundo es *The World Encompassed*, que corresponde a una versión del diario de Fletcher, editada por un sobrino de Drake, del mismo nombre, y publicado en 1628. Este documento fue considerado durante mucho tiempo “la descripción verdadera” del viaje, cuestión que luego se ha discutido (Kelsey, 2002, p. 127).

La Sociedad Hakluyt publica en 1854 una nueva edición de *The World Encompassed*, en la que agrega, como nota a pie de página, la información proveniente de una copia de 1677 del manuscrito incompleto de Fletcher, *Sloane MS 61* (1677). En esta edición se incluyen, además, *The Famous Voyage* (1854), *The Anonymous Narrative* (Anónimo, 1854) y la *Relación de Nuño da Silva*, todas relaciones de gran interés para conocer los sucesos ocurridos a Francis Drake y sus compañeros en isla Mocha en noviembre de 1578.

La Sociedad Hakluyt publicó en 1914 un volumen con un conjunto de documentos “que constituyen un complemento adecuado para *The World Encompassed* editado por W. S. W. Vaux y publicado por la Sociedad Hakluyt en 1854” (Nuttall, 1914, p. xix). Entre los documentos publicados se encuentran *El Derrotero de Nuño da Silva* y *La primera y segunda relación de John Drake*, que se refieren someramente al paso de los ingleses por la isla (Drake, 1914a, 1914b).

El 25 de noviembre de 1578, Francis Drake desembarca en las costas de isla Mocha, sin sospechar lo que le ocurriría. Consideremos, en primer lugar, el texto de *The Famous Voyage*, un resumen muy ajustado y bastante neutral de los acontecimientos:

Continuamos nuestro curso, llegando el 29 de noviembre a una isla llamada *La Mocha*, donde pudimos fondear y nuestro General bajó el bote y fue a la orilla con diez de nuestra compañía, donde encontramos personas que, debido a los tratos crueles y extremos de los españoles, habían sido obligadas, por su propia seguridad y libertad, a huir del continente y fortificarse en esta isla. Estuvimos en tierra y la gente llegó hasta nosotros por el lado del agua, con grandes muestras de cortesía, trayéndonos papas, raíces y dos ovejas muy gordas, que nuestro General recibió y les dio otras cosas a ellos, y tuvo la promesa de obtener agua aquí; pero al día siguiente, al regresar a la orilla y enviar dos hombres a tierra con barriles para llenarlos de agua, la gente los atacaron con violencia, tomados por españoles (a quiénes usualmente no le muestran favor si los toman) y pensamos que los mataron. Nuestro General, al ver esto, no quiso quedarse, levantó anclas y salió hacia la costa de Chile (Pretty, 1854, pp. 238-239).

Comparemos este texto con la relación del piloto Nuño da Silva (hemos usado una versión española del texto, y no la traducción inglesa⁸) sobre los sucesos ocurridos en isla Mocha después de la llegada de Francis Drake:

Y otro día se hizo a la vela y navegó al noroeste y al norte hasta dicha isla que está de la tierra firme de la banda del norte cinco o seis leguas y llegando a esta surgió un cuarto de legua en doce brazas y que esta isla es pequeña y baja y muy poblada de indios y que toda ella era labrada y que echado el bajel fuera salió el inglés con once hombres y con el fueron doce, y fue en busca de agua y bastimentos y los indios les trajeron por su rescate

⁸ La primera versión publicada en inglés de la relación de Nuño da Silva se encuentra en Hakluyt (1600).

dos carneros de castilla y un poco de maíz y que por ser tarde se volvió a su navío y que al otro día, por la mañana, salió el dicho inglés con los mismos once hombres que eran arcabuceros y flecheros y puso a dos de ellos en tierra con los barriles para traer agua, y una celada de indios, que estaba donde habían de hacer el agua, los acometieron y prendieron a estos dos y acudieron a los del bajel y a pedradas y a flechazos los hirieron a todos y al capitán inglés le dieron un flechazo en el rostro y otro en la cabeza y con esto se volvieron y se fueron sin que los ingleses hiriesen a ninguno de ellos, aunque los indios llegaron al bajel y le tomaron cuatro remos y después de esto se fueron, la costa en la mano [derecha] y con el viento sur caminaron y pasaron seis leguas más adelante del puerto que llaman de Santiago y allí tomaron puerto⁹.

Estos breves textos plantean dos momentos concretos en la relación de los ingleses con los habitantes de *La Mocha*. Comercio el primer día y guerra el segundo. El diario de navegación del piloto Nuño da Silva fija bastante bien el tiempo: el 25 de noviembre “anclaron en una isla en 39 grados, donde, el mismo día, el Capitán fue a tierra y parlamentó con los nativos, que le dieron dos ovejas”; el 26 de noviembre “desembarcó en la mañana para obtener agua; envió dos hombres a tierra; los indios los capturaron e hirieron a otros diez. Uno de estos últimos murió; entonces, nos hicimos a la vela” (Da Silva, 1914, p. 287).

La isla estaba “muy poblada de indios y toda ella era labrada”. Los habitantes de la Mocha le dieron a Drake “dos carneros de Castilla y un poco de maíz”, “papas, raíces y dos ovejas muy gordas”. Los ingleses “les dieron otras cosas a ellos”. El agua fue la trampa tendida a los ingleses, la promesa nunca cumplida; así les mataron a dos o tres de los hombres. La explicación de esta conducta se encuentra, para los ingleses, en que fueron confundidos con españoles, a quienes consideran sus enemigos. Incluso, los mochanos habrían tenido que dejar su hogar original, en el continente, y trasladarse a la

⁹ Nunho da Silva. Relacion del viage del corsario yngles que dio el piloto Nuño de Silva ante su excelencia del Virrey de Mexico a 20 de Mayo de [15]79. [Side note:] Llamase Franc[is]o Drac este cossario. Memoria de la Costa Rica del Mar del norte [with three other narratives], fs. 20-24. Hans and Hanni Kraus Sir Francis Drake Collection, Library of Congress, Rare Book, and Special Collections Division.

isla, su refugio, debido a la crueldad de los españoles. Nuño da Silva guarda silencio sobre ese tema, pero informa que los nativos le dieron a Drake “un flechazo en el rostro y otro en la cabeza” y que los ingleses “no hirieron a ninguno”, aunque llegaron hasta el mismo bote “y les tomaron cuatro remos”, cuestión que a Pretty no le parece “mencionable”. Estuvieron apenas dos días y fue suficiente.

Revisemos lo que plantea respecto de la visita a la Mocha *The World Encompassed*, texto mucho más extenso y detallado. Los ingleses fondean en la Mocha, “nombrada *Mucho* por los españoles debido a la grandeza de sus recursos”, el 25 de noviembre de 1578. El lugar es muy productivo, con “ovejas y otros ganados, maíz (que es un tipo de grano del que hacen pan), papas y otras raíces”. Se cree que es “muy rica en oro, que los nativos no usan para nada bueno en sus vidas”. Con ellos Drake quiso comerciar, pues necesitaba víveres frescos y agua. Ese mismo día por la tarde, Drake fue a tierra con algunos de sus hombres y fueron recibidos “con gran cortesía” por los nativos, que les dieron “frutas y otros víveres” y “dos ovejas muy gordas, a los que se les entregaron muchas cosas buenas y necesarias”. Se les hizo ver que “el objetivo de esta venida no era por ninguna otra causa que no fuera el intercambio, para traficar con ellos cosas que necesitaban y de las que podían disponer”. Los nativos les prometieron que podrían “tener agua fresca a gusto” al día siguiente (Fletcher, 1854, pp. 97-98). En la mañana los ingleses volvieron a tierra y Drake envió “a dos de sus hombres con sus barriles al lugar del agua asignado la noche anterior; iban pacíficamente y luego, en la mitad del camino, fueron atacados con no poca violencia por esas personas traidoras y asesinados de inmediato”. Pero no solo eso, pues más de 500 nativos “bien armados” atacaron a los que estaban en el bote y “con sus flechas hirieron a cada uno de nuestros hombres antes de que pudieran usar sus armas para causarles algún daño”. El mismo Drake “recibió un disparo en la cara, debajo de su ojo derecho y cerca de la nariz, la flecha lo atravesó de manera maravillosa bajo la base del cerebro, con un peligro no menor de su vida, además fue gravemente herido en la cabeza”. El resto, nueve hombres, “resultaron mortalmente heridos en diversas partes de sus cuerpos”. Los ingleses piensan que el ataque se debe a que los confundieron con españoles y al atacarlos estaban vengándose de “la opresión sangrienta

y tiránica que han usado contra ellos”. Incluso justifica ese “error” diciendo que algunos de sus hombres usaron la palabra española *aqua* cuando se la solicitaron. Las armas de los salvajes son flechas “de caña, con cabeza de piedra, muy frágiles y dentadas”, y lanzas “de gran longitud, con cabezas de hierro o hueso”. Ese mismo 26 de noviembre los ingleses partieron de la Mocha (Fletcher, 1854, pp. 98-99).

Otros textos se refieren principalmente al enfrentamiento entre los ingleses y los nativos de isla Mocha. *The Anonymous Narrative* identifica a los ingleses que estuvieron vinculados en el enfrentamiento y los que murieron. Francis Drake, “con diez de su compañía fueron a tierra, pensando en tomar algo de agua fresca; dos de la compañía se internaron en la isla donde fueron interceptados y detenidos por los indios que habitan la isla; (...) los indios hirieron gravemente a todos nuestros hombres con sus flechas”. La nómina de “los que fueron a tierra es la siguiente: Francis Drake, John Bruer, John Marten, Thomas Flud, Tom Bruer, Gran Nele, un danés, Pequeño Nele, un flamenco, John Gripe, John Mariner, Gregory Rayment, y Diego, un moro negro, todos hombres de Drake”. Identifica a Tom Bruer y Tom Flud como los individuos que fueron interceptados por los indios y se perdieron, y señala que Gran Nele, su artillero, y Diego, el moro negro, “murieron de sus heridas y el resto escapó y sanaron de sus heridas” (Anónimo, 1854, pp. 178-179).

Este texto es complementado con el manuscrito de Fletcher depositado en la British Library¹⁰. En este documento se habla de lo mismo, pero con un poco más de largura. Se ven reflejados en forma clara los dos momentos, el del comercio y el de la guerra.

El primer día

llegamos entonces a Moucho, el General con una compañía escogida bajó a tierra en nuestro bote; tan pronto como llegaron los nativos los recibieron con grandes muestras de amistad y todos entraron en tráfico con nuestros hombres para nuestra gran alegría; sus productos eran los que necesitábamos,

¹⁰ Fletcher, Mss. Sloane 61, 1677: 93-96.

como gordos corderos, gallinas, maíz, o como es habitualmente llamado, trigo de Guinea, etc., de lo que esa noche tendríamos un razonable gusto; y como necesitábamos agua fresca, por señales nos aseguraron que la mañana siguiente, al salir el sol, la tendríamos a placer. Esa noche, nuestros corderos y gallinas fueron tan dulces que no podíamos esperar a obtener de sus manos más de tales mercancías, de modo que todo hombre deseaba ser un comerciante de los mares del sur; pero el capitán, llegado el tiempo, hizo la elección que pensaba más adecuada.

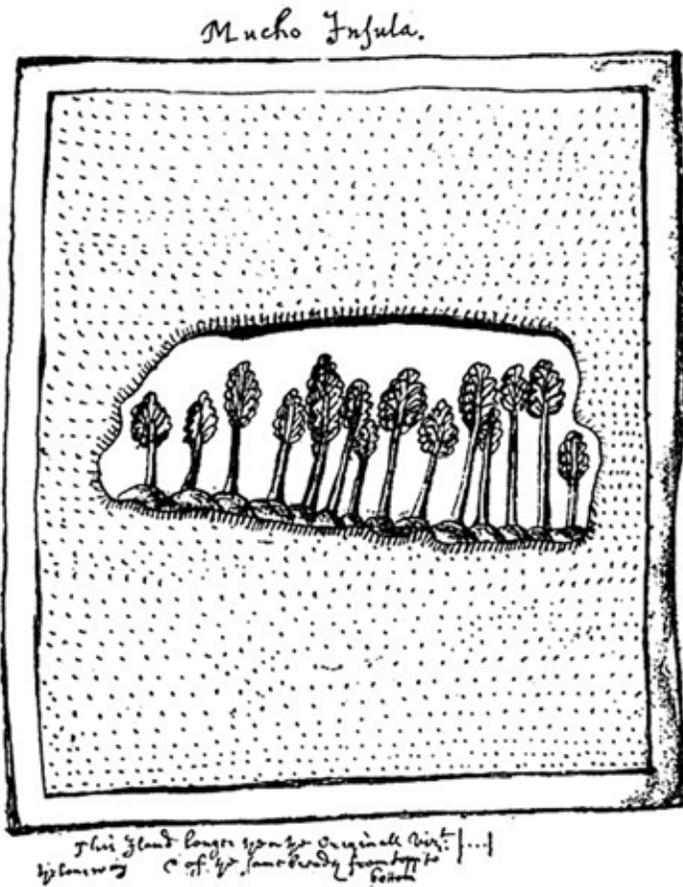


Figura 5. Representación de isla Mocha en el Manuscrito Sloane 61 (Fletcher 1677).

Pero, al otro día, cuando desembarcan, los indígenas “les indican un estrecho riachuelo por el que lleven su bote; en ambos lados crecían en abundancia cañaverales nativos, altos y gruesos, en los que se habían escondido una multitud de sangrientos soldados, ninguno de los cuales se había hecho notar”. Algunos de los indígenas “estaban apostados en el lugar de desembarco para recibir a nuestros hombres y mostrarles el lugar donde ir por agua”. Para hacerlo, “dos de los nuestros, que llevaban vasijas, fueron a la orilla; uno llevó la cuerda del bote con él para acercarlo a la tierra, al escapársele de la mano y caer al suelo, un indio levantó la cuerda y se llevó el bote rápidamente hacia la orilla; otros tomaron violentamente a nuestros hombres, los desembarcaron y se los llevaron”. En ese momento, “los soldados escondidos en los cañaverales, bien armados con arcos, flechas y dardos, hechos de cañas, y apostados para la matanza, se pusieron a cada lado de los que estaban en el bote, los que estaban tan desprotegidos que no podían defenderse ni molestar a sus enemigos”. Los ingleses “fueron obligados a servir de blanco de cada flecha por todos lados, a gusto del tirador, estando tan cerca que podían colocar sus flechas en cualquier parte de sus cuerpos, como lo hicieron (...); de modo que ninguna persona escapó sin alguna herida grave, y la mayoría tuvo muchas”. Los hombres de Drake “recibieron en sus cuerpos de 2 a 3, 4, 5, 8, 10, y uno tenía 21 flechas, en varias partes; algunos en la cabeza y cara, como el General; otros en la garganta, pecho, brazos, espalda, vientre, en todas partes”. Habría sido peor y “ninguno habría escapado con vida, si uno de los soldados de la compañía no hubiese cortado con su espada la cuerda del bote, y con eso quedar libres para ayudarse a sí mismos, alejándose”.

Francis Drake envía de nuevo el bote a tierra

para ver si se podía ayudar de alguna manera a nuestros hombres que el enemigo había tomado, pero fue todo en vano e imposible; porque cuando nuestros hombres los vieron, la multitud era grande, según estimaciones eran unas 2.000 personas, bien equipadas, con arcos, dardos, lanzas, escudos, picas y otras armas, la mayoría de ellas adornadas con plata pura, que a la luz del sol era un espectáculo maravilloso y brillante.

Fletcher describe los tormentos de los ingleses capturados:

Los hombres fueron atados rápidamente y dejados en el suelo, y la gente se juntó en un círculo en su alrededor, de la mano de un baile, girando o dando vueltas con una canción; mientras tanto los atormentadores trabajaban con cuchillos sobre sus cuerpos, cortaban la carne en pedazos y la arrojaban al aire, la que al caer era atrapada por la gente que bailaba y como perros la devoraban de la manera más monstruosa y antinatural, incluso lo más horrible para la naturaleza, y así continuaron hasta que recogieron sus huesos, y la vida aún permanecía en ellos.

Los ingleses “no pudieron hacerles daño [y] regresaron nuevamente como hombres muy afectados con un espectáculo tan horrible para nuestra naturaleza”.

Fletcher indica que “podríamos habernos vengado de ellos a gusto con un gran disparo de nuestro buque, pero el General no quiso dar su consentimiento” e incluso justifica la conducta de los indígenas:

entendimos que esta gente eran indios naturales, y habitaban en tierra firme; pero por la sangrienta crueldad de los españoles (...) fueron obligados a salir de su país natal a este lugar para comprarse la paz y la seguridad, donde, habiendo establecido ellos mismos un reino, lo mantienen con el derramamiento continuo de la sangre y la comida de la carne de los españoles, cuando pueden hacerlo (...), y debido a que nunca conocieron a ninguna otra nación, excepto a los españoles en esas partes del mundo, se convencieron de que éramos iguales, y como uno de nuestros hombres habló bruscamente en la lengua española, decidieron otorgarnos una recompensa de españoles, que efectivamente hicieron a nuestro gran dolor y hostigamiento.

La descripción finaliza señalando que “esta zona es muy rica en oro y plata, y abunda en muchas cosas buenas y necesarias para el mantenimiento de la buena gente de Dios, florece continuamente con árboles y frutos, que no quiere nada más que un pueblo que le teme a Dios para disfrutarla, para glorificar su nombre por tan excelentes bendiciones otorgadas a ella”.

Finalmente, tenemos las descripciones de John Drake, sobrino del capitán, que también formaba parte de la expedición. En la primera descripción relata que “fueron a la isla de Mocha, en la costa de Chile, y fondearon por un día y una noche con solo el buque del capitán y cincuenta almas de las que dos fueron capturadas y el dicho capitán Francis fue herido y no se pudo obtener agua en la dicha isla porque los indios son guerreros y pelean con picas y arcos y flechas” (Drake, J., 1914a, p. 27). En la segunda descripción indica:

Fondearon bajo el refugio de la isla y deseando tomar agua, enviaron a dos hombres con dos barriles; mientras estos hombres estaban llenando los barriles en un arroyo, algunos indios los capturaron y los demás huyeron, intentando embarcarse en su bote, pero los indios les arrojaron muchas flechas, hiriéndolos a todos en el bote, aunque las flechas no penetraron la carne profundamente. Hirieron al capitán Francis en su cabeza y en su rostro. Dos o tres de aquellos hombres que estaban en el bote murieron y nada se supo de los que quedaron atrás, en tierra (Drake, J., 1914b, pp. 43-44).

LA EXPEDICIÓN DE THOMAS CAVENDISH

La expedición de Thomas Cavendish zarpó de Plymouth el 21 de julio de 1586. Estaba conformada por los buques *DESIRÉ*, de 120 toneladas y 18 cañones; *CONTENT*, de 60 toneladas, y *HUGH GALLANT*, de 40 toneladas, con una tripulación de 123 hombres. El 13 de marzo de 1587 desembarcaron en la isla Mocha algunos hombres del *HUGH GALLANT*.

Tenemos una breve descripción de sus contactos con los habitantes de la isla, escrita por Francis Pretty (1880), que viajaba en ese buque; además, hay otra narración del viaje que no se refiere a los sucesos en isla Mocha (N. H., 1902). Comencemos con esta última, probablemente escrita por algún marinero que estaba a bordo del *DESIRÉ*, donde no se informa sobre el encuentro en isla Mocha, “en 38° latitud Sur”:

De esta manera, recorrimos la costa de Chile hacia la isla de La Mocha, que está en 38° latitud Sur; el 14 de marzo, llegamos a una isla llamada Santa

María. En esa isla, al amanecer, bajamos a tierra ochenta hombres armados y vinieron a nosotros los nativos que trataron muy bien a nuestro General, y le presentaron muchos tipos de alimentos. Tuvimos a nuestra disposición trigo español, papas, cerdos, gallinas, pescado seco y diversas otras cosas buenas para nuestra alegría. El día 20 salimos de ahí (N. H., 1902, p. 284).

En cambio, sí lo hace Francis Pretty, que estaba en el HUGH GALLANT, que fue a tierra el 13 de marzo de 1587:

En ese lugar algunos de nuestros hombres fueron a tierra en el bote del Vicealmirante y los indios pelearon con ellos con sus arcos y flechas, que estaban muy cautelosos de sus capacidades. Estos indios eran enemigos de los españoles y pertenecían a un gran lugar llamado Arauco, y nos tomaron por españoles, como supimos después. Este lugar, que llaman Arauco, es maravillosamente rico y lleno de minas de oro y todavía no han podido ser sometidos en ningún momento por los españoles, quiénes siempre han regresado con gran pérdida de hombres. Estos indios son increíblemente fieros y descuidados de sus vidas para mantener su propia independencia y libertad (Pretty, 1880, p. 267).

El 15 de marzo en la mañana se reunieron los tres buques de la flota en algún lugar “entre la isla Santa María y el continente” y, ese mismo día por la tarde, se dirigieron a la parte oeste de la Santa María, donde fondearon “en seis brazas de agua, en un lugar muy adecuado, toda esa noche”. Al día siguiente, Cavendish “con setenta u ochenta hombres” van a tierra, todos muy bien equipados” y llegaron “dos que eran los principales” con “algunos indios” a darle la bienvenida. Pretty indica que los indios “están sometidos” por los españoles y que los condujeron a un sitio “donde los españoles habían erigido una iglesia con cruces y altares”. Cerca de la iglesia había “dos o tres bodegas repletas de trigo y cebada, recién cosechada y guardada en fardos de paja, de una fanega de grano por fardo”. También tenían “fardos similares llenos de raíces de papa, que eran muy buenas para comer”. Todos los productos estaban “listos en las bodegas para que los españoles pudieran venir por su tributo”. Los ingleses, aprovechando que los nativos

pensaban que “éramos españoles”, tomaron “todo el grano que quisimos, y tantos cerdos como sal teníamos para espolvorearlos, y una gran cantidad de gallinas, de bolsas de raíces de papas y cerca de 500 pescados secos, y también trigo de Guinea, que se llama maíz”. Cavendish invitó a “los dos principales” a bordo y “los agasajó con vino”. Los nativos comentaron que en Arauco, en el continente, “había mucho oro” y que podrían tener “una gran reserva de riquezas”. El 18 de marzo la flota zarpó de la isla Santa María (Pretty, 1880, pp. 267-268).

Es interesante observar que en estos textos se construye una curiosa oposición entre isla Mocha y sus habitantes e isla Santa María y los suyos; una es libre e independiente; la otra, tributaria y sometida. La Mocha es un lugar de guerra y la Santa María uno de comercio. También emerge en el discurso de los ingleses un tercer lugar, Arauco, en el continente, libre de la opresión española, “maravillosamente rico y lleno de minas de oro”.

LA EXPEDICIÓN DE RICHARD HAWKINS

En abril de 1593, Richard Hawkins zarpó de Plymouth en el *DAINTY*, buque de 300 toneladas y 20 cañones, acompañado del *HAWKE*, de 100 toneladas y 8 cañones, y de la pinaza *FANCY*, de 60 toneladas. En junio de 1594, Hawkins fue tomado prisionero en las costas de Ecuador por los españoles y liberado recién en 1602.

El propio Hawkins describe el viaje después de volver a Inglaterra, narración que fue publicada luego de su muerte, en 1622¹¹.

En febrero el capitán Hawkins cruzó el estrecho de Magallanes y el 19 de abril recaló en isla Mocha, un año después de zarpar de Inglaterra: “La isla Mocha se encuentra en treinta y nueve grados, tiene cerca de cuatro leguas y es tierra alta y montañosa, pero en su contorno, por casi media legua desde la orilla del mar, es llana, bien habitada y mantenida”. Señala que, en la isla, “tuvimos comunicación y trato con los habitantes, pero con gran vigilancia

¹¹ Richard Hawkins (1622). *The Observations of Sir Richard Hawkins Knight, in this voyage into the South Sea, anno domini 1593*. Londres: John Iaggard. En este trabajo consultamos una reimpresión, editada por C. R. Drinkwater Bethune, de la Hakluyt Society, realizada en 1847 (Hawkins, 1847).

y cuidado, pues ellos y todas las gentes de Chile son enemigos mortales de los españoles y piensan que somos de ellos”. Relata:

Ni yo ni mis hombres sufrimos ataques con armas; estábamos armados y nos encontrábamos en una roca rodeada de agua, si ellos venían a parlamentar o negociar; estando en comunicación con los caciques y otros, muchos de los indios venían hasta nuestros botes y algunos subían a ellos; algunos de mi gente se quedaban en los botes a defenderlos con los remos.

Cuenta Hawkins: “Descubrí su astucia, y con una porra que tenía en la mano les di a los indios tres o cuatro buenos golpes: los caciques, al verlo, me empezaron a dar la razón, y trataron con rigor a los que había estado en los barcos; pero habiendo obtenido el refrigerio que deseaba, y todo lo que podía esperar de ellos, no tendría más conversaciones con ellos” (1847, pp. 144-145).

En el primer desembarco,

dos de sus caciques, que son sus señores o reyes, subieron a bordo de nuestro barco (dejamos a uno de nuestra compañía en tierra como prenda), a quienes festejamos de buena manera; comieron bien de todo lo que se les puso y bebieron lo mejor de nuestro vino: uno de ellos se anduvo mareando y se maravilló mucho de nuestra artillería: hice que una pieza se preparara y que la dispararan; uno se arrancó pero el otro no mostró ninguna alteración.

Luego de que los caciques desembarcaron, “cargados de juguetes y bagatelas, que les parecían grandes riquezas”, vino gente de toda la isla “trayendo todas las cosas que tenían, a saber, ovejas, gallos, etc. (de las gallinas no se separaron), y diversos tipos de frutas y raíces, que intercambiaron con nosotros por cuchillos, vasos, peines, campanas, cuentas, contadores, alfileres y otras bagatelas”. Hawkins señala que “las ovejas de esta isla son grandes, buenas y gordas; no he probado mejor cordero en ninguna parte; eran como los nuestros y se asemejaban a la raza que trajeron los españoles al país”; respecto de las “ovejas de la tierra”, “no pudimos conseguir ninguna, aunque

las vimos y tratamos de tenerlas; pero las estiman mucho, porque les sirven para muchos usos”. Tienen también “una pequeña reserva de pescado”. Los ingleses no vieron mucho “oro o plata entre ellos, aunque algo tenían; y como nos dimos cuenta que lo estimaban, no lo reconocimos: pero nos dieron a entender que lo obtenían del continente” (1847, pp. 145-146).

Los habitantes de la isla “están vestidos a la manera de la antigüedad, con su sotana hecha como saco cuadrada, con dos agujeros para los dos brazos, y uno para la cabeza, abierto por debajo, sin forro ni otro arte; pero algunos de ellos son de tejido de lo más curioso, y en colores, y en ambos lados igual”. Sus habitaciones “son redondas, a la manera de nuestros palomares, con una abertura en la parte superior, para evacuar el humo cuando hacen fuego”. Les ofrecieron “una extraña clase de tabaco, hecho en pequeñas tortas como de brea, de mal olor, con agujeros en el medio, y así ataron muchas en una cuerda”. Sus armas “son arcos y flechas, y macanas; sus arcos cortos y fuertes, y sus flechas de una pequeña junco o caña, de tres cuartos de yarda de largo, con dos plumas, y rematado con una punta de piedra, que se suelta y duele; la punta queda en la herida; algunas flechas tienen la punta de hueso y otras de madera dura, quemadas en el fuego” (1847, p. 146).

La isla Mocha “está situada en la provincia de Arauca, la que se cree está poblada por la nación más valiente de todo Chile aunque en general los habitantes de ese reino son muy valientes”. Hawkins señala que “la gente de esta isla, como de todo Chile, es de buena estatura, bien formada y de mejor apariencia que los indios que he visto en muchas partes; son de buen entendimiento, agilidad y gran fortaleza”. En la parte sudoccidental de la isla “hay una gran saliente de rocas, que son peligrosas; y es bueno tener cuidado al acercarse demasiado a la isla”. Hawkins señala que estuvieron entre la isla y el continente y que, cuando “nos descubrían, tanto en la isla como en el continente, podíamos verlos hacer varios grandes fuegos, que debían aconsejar al resto de la gente que estuviera preparados porque tienen una guerra continua y mortal con los españoles, y los barcos que ven, creen que son sus enemigos”. Es interesante una información que entrega Hawkins sobre la presentación que le hicieron de “dos cartas españolas, creyéndonos españoles, que fueron escritas por el capitán de una fragata, que unos días antes había recibido cortesía de sus manos, y significaban

lo mismo para el gobernador; deseando que la gente de la isla se convirtiera en buenos súbditos del rey, y que por lo tanto los recibiría en su favor y protección, y le enviaría a alguna persona como gobernador” (1847, p. 146).

Hawkins finaliza el relato de su estadía en isla Mocha señalando: “Después de habernos refrescado bien en esta isla, durante ese poco de tiempo que estuvimos, que fueron unos tres días, zarpamos con gran alegría, y con viento de popa navegamos a lo largo de la costa” (1847, p. 147).

NEERLANDESES



El faro oeste desde dentro (Foto D. Quiroz)

GUERRAS IMPERIALES

Los holandeses habían estado comerciando durante la segunda mitad del siglo xvi llevando en sus barcos a Lisboa bienes obtenidos en los puestos portugueses en las islas de las Especias, aunque no participaban activamente en dicho comercio. La alianza entre Portugal y España les impidió desarrollar esas actividades con tranquilidad. Pasó a ser una prioridad establecer nuevas rutas que les permitieran comerciar directamente con China y otras regiones de Asia. De esta manera, aunque las rutas alrededor del cabo de Buena Esperanza o del cabo de Hornos involucraran conflictos con los portugueses y españoles, los comerciantes neerlandeses se prepararon para compartir la prosperidad que ese comercio auguraba (Buck, 1953).

El primer objetivo de estas expediciones era capturar los barcos españoles que transportaban la plata que sacaban de Perú para llevarla a España y las Filipinas. El segundo, era establecer una alianza con los araucanos para pelear contra los españoles. Pensaban que los ataques sobre los embarques de plata y la alianza con los araucanos disminuiría el financiamiento de la guerra que la corona de España sostenía en Flandes. Las incursiones neerlandesas no fueron exitosas al interceptar los transportes de plata, pero la posibilidad de establecer alianzas alarmó a las autoridades españolas en Perú y Chile, de modo que se gastaron grandes sumas de dinero en fortalecer las defensas militares contra las incursiones de los “piratas holandeses” (Bradley, 1989; Meuwese, 2019).

Entre 1599 y 1643 los neerlandeses enviaron cinco expediciones navales separadas a Chile y Perú, por el cabo de Hornos, dirigida por Simon de Cordes en 1599, por Oliver van Noort en 1600, por Joris van Spilbergen en 1615, por Jacques L’Hermite en 1623 y por Hendrik Brouwer en 1643 (Meuwese, 2019). Es necesario nombrar también la expedición de Johannes van Walbeeck, enviada en 1630 con la finalidad de establecer una alianza con los araucanos y una base en Chile desde donde atacar a los barcos españoles, pero Walbeeck se quedó en Recife, Brasil, para participar en la guerra contra los portugueses por el control de la región de Pernambuco (Meuwese, 2019; Zandvliet, 1998).

Algunos de sus hombres de las expediciones encabezadas por de Cordes, van Noort y Spilbergen desembarcaron en isla Mocha. Los resultados de estas

visitas fueron de naturaleza muy diversa, incluyendo muertes en algunas de ellas. Las otras dos no pasaron por la isla, por lo que no entablaron relaciones con sus habitantes.

Hubo otras expediciones neerlandesas al Pacífico que no se dirigieron a las costas de Chile y Perú. Por ejemplo, el 14 de junio de 1615 salieron de Texel la flota encabezada por Jacob Le Maire, con dos embarcaciones: el EENDRACHT, de 360 toneladas, capitán William Schouten, y el HOORN, de 110 toneladas, capitán Jan Schouten, que luego de doblar el cabo de Hornos se dirigió hacia el oeste, para llegar el 10 de abril de 1616 a las islas Tuamotu.

SIMON DE CORDES

En 1598 un grupo de comerciantes neerlandeses organizó una expedición a las costas sudamericanas con el objetivo de comerciar y atacar las posesiones españolas en la zona y, si no era exitosa, dirigirse a Japón. La flota estaba compuesta por cinco barcos y 547 tripulantes. Los barcos eran el HOOPE, 500 toneladas, almirante Jacques Mahu, capitán Cornelisz Jansz Noris; LIEFDE, 300 toneladas, vicealmirante Simon de Cordes, capitán Jakob Jansz. Kwakernaak; TROUW, 220 toneladas, capitán Jurian van Bokholt; GELOOF, 320 toneladas, capitán Gerrit van Beuningen; y BLIJDE BOODSCHAP, 150 toneladas, capitán Sebald de Weert. El almirante de la flota, Jacques Mahu, muere frente a las costas africanas después de dejar las islas de Cabo Verde y es reemplazado por Simon de Cordes. Luego de una serie de peripecias en las costas atlánticas, la flota se dispersa al cruzar el estrecho de Magallanes. El punto de reunión era la isla Santa María, pero solo dos barcos llegaron a la cita: el HOOPE, con Simon de Cordes, y el LIEFDE, con Gerrit van Beuningen (Burney, 1816).

La información sobre lo ocurrido a la flota comandada por de Cordes en el entorno de las islas Mocha y Santa María se encuentra en dos cartas escritas por William Adams, piloto del HOOPE (Wieder, 1925). En una de ellas, dirigida a su esposa, relata los sucesos de la siguiente manera:

[El 1 de noviembre de 1599] llegamos a la isla de Mocha que está en 38 grados de latitud. Debido al fuerte viento decidimos no fondear y dirigimos nuestro rumbo al cabo Santa María, dos leguas al sur de la isla Santa María,

donde no teniendo conocimiento de las personas, el 2 de noviembre nuestros hombres fueron a tierra y las gentes de la tierra pelearon con los nuestros e hirieron a ocho o nueve, pero finalmente hicieron una falsa composición de amistad, que nuestros hombres creyeron. Al día siguiente, nuestro capitán y veintitrés de nuestros hombres fueron a tierra, queriendo comerciar para obtener víveres, pues teníamos un hambre maravillosa. Dos o tres personas vinieron directo a nuestro bote, de manera amistosa, con un tipo de vino y raíces, con señas para que fuéramos a tierra señalándonos que había ovejas y bueyes. Nuestro capitán y sus hombres, teniendo grandes deseos de obtener refresco para nuestros hombres, fueron a tierra. Más de mil individuos estaban atrincherados y se abalanzaron directamente sobre nuestros hombres y los mataron a todos, entre los que estaba mi hermano Thomas Adams. Por esta pérdida, apenas teníamos los hombres para levantar el ancla. Es así que al tercer día, con gran aflicción, pusimos rumbo a la Isla de Santa María, donde encontramos a nuestros compañeros, que, cuando los vimos, nuestros corazones en algo se consolaron: fuimos a bordo y los encontramos tan angustiados como nosotros, después de haber perdido su General con veintisiete de sus hombres, asesinados en la isla de Mocha: de donde partieron el día anterior a nuestra llegada (Adams, 1900, p. 20).

En la otra carta, Adams relata los mismos hechos, pero de una manera algo diferente:

Dirigimos nuestro curso (...) para la isla de Mocha, a la que llegamos el día siguiente y no encontrando a ninguno de nuestra flota, salimos rumbo a Santa María. Al otro día llegamos al Cabo, que está a legua y media de la isla y vimos muchas personas agitándose alrededor del cabo y encontramos un buen lugar, fondeamos en una bahía bastante arenosa en quince brazas y fuimos con nuestros botes por el lado del agua, para hablar con las personas de la tierra, pero no nos permitieron desembarcar, arrojándonos una gran cantidad de flechas. Sin embargo, no teniendo víveres en nuestro buque y esperando encontrar refrescos por la fuerza, desembarcamos veintisiete o treinta de nuestros hombres y atacamos a los salvajes por el lado del agua, la mayoría de nuestros hombres fueron heridos con sus flechas. Estando

en tierra hicimos gestos de amistad y finalmente vinieron a hablar con signos y muestras de amistad, las personas terminaron comprendiendo. Señalamos que nuestro deseo eran víveres, mostrándoles hierro, plata y ropas, que les daríamos a cambio de ellos. Entonces nos dieron vino de la tierra con papas, para comer y beber, con otras frutas. (...) al día siguiente fuimos a la isla Santa María, donde supimos que cuatro días antes había llegado nuestro almirante y salido a la isla de la Mocha un día antes que llegáramos; habiendo sido heridos en tierra el General, el Capitán y todos sus oficiales, y Dios nos había castigado tanto que todos nuestros oficiales fueron asesinados, para que uno de nosotros maldijera al otro, sin embargo, estábamos contentos de vernos los unos a los otros y que bien estábamos juntos. Mi buen amigo Timothy Sloten era piloto en ese barco (Adams, 1900, p. 6).

La expedición de Simon de Cordes arribó a isla Mocha en 1599, pero su desembarco terminó de manera trágica, con la muerte del capitán y de gran parte de su tripulación. No hay un relato pormenorizado sobre lo ocurrido entre los navegantes y los habitantes de isla Mocha, solo información sobre los resultados. Pero no debió ser diferente a lo sucedido en Punta Lavapié con sus compañeros. La experiencia de este viaje es violenta y no deja descripciones sobre la isla o la vida de sus habitantes.

Las crónicas de las expediciones de los siguientes navegantes neerlandeses, van Noort (1600) y Spilbergen (1615), son, al contrario, abundantes en noticias sobre los pobladores de isla Mocha. Los relatos no solo ofrecen textos escritos con valiosa información sobre la isla y sus habitantes, sino también representaciones visuales de los encuentros de los europeos con los nativos y con su entorno. Carlos Henckel, que describe el paso de los expedicionarios por las costas de Chile, incluida la isla Mocha, recoge en detalle y con precisión la información que sobre sus habitantes manifiestan las relaciones conocidas de ambos viajes (Henckel, 1976a, 1976b).

OLIVER VAN NOORT

La segunda expedición, organizada por la Magelhaensche Compagnie, estaba formada por cuatro naves: MAURITIUS, 275 toneladas, capitán Oliver

van Noort, almirante; HENDRIK FREDERICK, 375 toneladas, capitán Jacob Claasz; ENDRACHT, 50 toneladas, capitán Peter de Lindt, y ESPERANCE, 50 toneladas, capitán John Huidecooper. La expedición, que contaba con 248 hombres, dejó Rotterdam el 13 de septiembre de 1598 con la misión de establecer relaciones comerciales con los países del sudeste de Asia y hacer todo el daño posible al comercio y a los barcos españoles. Después de una serie de peripecias, cruzó el estrecho de Magallanes y el 29 de febrero de 1600 ingresó al océano Pacífico (Schmidt, 2001), llegando el 21 de marzo, con dos buques, a la isla Mocha¹².

Los encuentros con los habitantes de la isla fueron bastante pacíficos y muy productivos. La describe¹³ señalando que “está situada en 38 grados, es una isla grande que tiene en el medio una gran montaña, de la que desciende un pequeño río y al pie de esa montaña hay un terreno plano y uniforme que llega hasta la orilla del mar” (Van Noort, 1613, p. 22). Agrega que

el general envió el bote a tierra con alguna gente para ver si podríamos negociar en amistad, usando para esto a un hombre, llamado Jan Claasz, (...) que fue solo a la isla con algunos regalos como cuchillos, fierros y padre-nuestros, los que ellos recibieron amistosamente, pero indicaron que ya era muy tarde y que volviéramos al día siguiente, por lo que los hombres regresaron a bordo. [El 22 de marzo por la mañana] partimos en dos botes a tierra con algunas hachas y cuchillos de Rosenburgo; remamos con un bote hasta una entrada, que es muy rocosa, y se nos acercaron los habitantes y nos cambiaron por cada hacha una oveja, por cada cuchillo, una gallina y a veces incluso dos; además de otros frutos como maíz, papas, zapallos y otras frutas que allá crecen; llenamos nuestro bote y las llevamos a bordo. [Nos acompañaron] dos de los principales caciques o señores de la

¹² La expedición de Oliver van Noort regresó a Rotterdam el 26 de agosto de 1601 con un solo barco y solo 45 tripulantes, después de haber dado la vuelta al mundo (Schmidt, 2001).

¹³ El diario del viaje se publicó en neerlandés en Ámsterdam en 1612 bajo el título *Beschrijving van de moeyelyke reis rondom de werlbaar de globe, door Olivier van Noort, waarin zyne vreem de lotgevallen in voorkomen*. En este trabajo se revisó la versión francesa, publicada también en Ámsterdam, en 1613, titulada *Description du pénible voyage fait autour de l'univers ou globe terrestre par Olivier du Noort d'Utrecht, général des 4 navires* (van Noort, 1613).

tierra, que voluntariamente quisieron ir donde nuestro Almirante, quién los agasajó mucho. Se quedaron esa noche a bordo pero no se les pudo entender (Van Noort, 1613, pp. 22-23).

El 23 de marzo “fuimos con el bote nuevamente a tierra y luego de honrar a los habitantes con algunos presentes, como camisas, sombreros y otras cosas, los acompañamos hasta sus residencias; había un pueblo de cerca de cincuenta casas hechas de paja y de forma alargada, con una puerta en el medio; no nos dejaron entrar en ellas ni tampoco acercarnos a las mujeres que salieron de sus casas; luego de un llamado de los hombres ellas se arrojaron en dos o tres grupos; nos indicaron que nos sentáramos en troncos que estaban en el campo”. Una anciana les trajo chicha, que “la bebimos con gusto y tenía muy buen sabor”. La bebida

está hecha de maíz (que es su trigo) y agua y la preparan de la siguiente manera: las ancianas desdentadas mascan el maíz y con la saliva de las ancianas fermenta la bebida que entonces guardan en tinajas; (...) con esto se emborrachan los indígenas y celebran sus fiestas, las que se realizan así: hacen que se reúna toda la población del pueblo, y uno se sube a un palo el que emite algunos sonidos con flautas o canta, y todos beben alrededor.

Los hombres toman “tantas mujeres como pueden alimentar, y el que tiene muchas hijas es rico porque el que las desee debe comprarlas por bueyes, ovejas, ganado o alguna otra cosa que ellos estimen”. La gente “usa vestidos que hacen con la lana de sus grandes ovejas; las que tienen cuellos muy largos; la lana es tan larga que casi le llega al suelo; las usan para llevar carga y para trabajar”. No les quisieron vender “estas ovejas sino otras que son como las ovejas de nuestra tierra, muy gordas y hermosas, también nos dieron gallinas, ovejas y diferentes frutos a cambio de hachas y cuchillos, porque apetecen mucho el hierro trabajado para venderlo en tierra firme, con gran provecho” (Van Noort, 1613, p. 23).

Los neerlandeses quisieron volver al día siguiente por más provisiones, “pero los de la isla nos hicieron señas para que nos fuéramos y así partimos de allí en toda amistad” (Van Noort, 1613, p. 22).

JORIS VAN SPILBERGEN

La tercera expedición, organizada por la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales, estaba formada por seis naves: GROTE ZON, 600 toneladas, almirante Joris van Spilbergen, capitán Reinier Jansz; GROTE MAAN, 600 toneladas, capitán Reinier Lambrechtsz; AEOLUS, 320 toneladas, capitán Job Kornelisz; MORGHEN-STERRE, 300 toneladas, capitán Maarten Pieterszen Kruik; JAGER, 100 toneladas, capitán Gerrit Jansz; y MEEUWTJE, 60 toneladas, capitán Jan de Wit¹⁴. No se sabe a ciencia cierta el número de tripulantes que formaba parte de la flota, pero se estima una cifra entre 700 y 1.200 hombres (Ortiz Sotelo, 2010-2011, p. 100). Zarparon de Texel el 8 de agosto de 1614 en una misión comercial, pero la escuadra estaba fuertemente armada y tuvo varios enfrentamientos con los portugueses y españoles en las costas americanas (Schmidt, 2001)¹⁵.

Después de cruzar el estrecho de Magallanes, no sin algunas dificultades, la expedición ingresó el 6 de mayo de 1615 al océano Pacífico y Joris van Spilbergen desembarcó en la isla Mocha el 26 de mayo, luego de estar cinco días en sus aguas. El encuentro de los expedicionarios con los habitantes de la isla es descrito en detalle en el diario de viaje¹⁶:

Al amanecer del día 26 (...) se resolvió enviar a tierra cuatro botes, bien tripulados y armados, con algunas mercancías (...); al desembarcar encontraron numerosos habitantes en la orilla, que traían distintos tipos de provisiones, tales como ovejas, gallinas y otras aves, tanto cocidas como crudas; y ofreciéndonos todo esto, nos dieron la bienvenida, evidenciando mucha amistad y buena voluntad hacia nosotros (Spilbergen, 1906, p. 52).

¹⁴ Los nombres en español de los barcos eran GRAN SOL, GRAN LUNA, CAZADOR, GAVIOTA, EOLUS y ESTRELLA MATUTINA. El tonelaje y el nombre de los capitanes de los buques se obtuvo de la página de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC), www.vocsite.nl.

¹⁵ La expedición regresó el 6 de julio de 1617, luego de completar su vuelta al mundo (Schmidt, 2001).

¹⁶ La relación del viaje se publicó por primera vez en latín en Leyden, en 1619, bajo el título de *Speculum orientalis occidentalisque Indiae navigationum*. En este trabajo revisé la traducción inglesa realizada por la Hakluyt Society, publicada en 1906 con el título *The East and West Indian Mirror* (Spilbergen, 1906).

Los hombres que habían ido a tierra “subieron, a mediodía, a bordo las provisiones, trayendo consigo al cacique de la isla y a su hijo, quienes fueron muy bien recibidos y agasajados por el Almirante y los otros oficiales”. Spilbergen “hizo que los llevaran por todo el barco, mostrándoles los cañones y su uso, indicándoles con signos que veníamos a pelear con los españoles con estos, lo que nos dieron a entender que les agradaba, por ser enemigos de los mencionados”. El cacique y su hijo “permanecieron toda la noche con el almirante y fueron tratados de muy buena manera” (Spilbergen, 1906, p. 52).

A la mañana siguiente, “después del desayuno, fueron acompañados a tierra por casi todos los oficiales de nuestra flota, y honrados con el saludo de algunas armas”; al momento de desembarcar, “intercambiamos de nuevo algunas hachas, cuentas y otras bagatelas por un gran número de ovejas; nos dieron por un hacha dos ovejas gordas y nos recibieron con toda amabilidad, pero no permitieron que ninguno de nosotros entrara en sus casas o estuviera cerca de sus esposas, trayendo ellos mismos todas las cosas a los botes”. Finalmente, de la misma manera que en la expedición pasada, “hicieron señas con sus manos que deberíamos subir a nuestros barcos y partir”. Lo hacen de inmediato, “por orden del almirante, y en ese momento levamos anclas y zarpamos con viento del sur, tomando rumbo hacia el norte” (Spilbergen, 1906, pp. 52-53).

Spilbergen subraya que subieron a bordo

una oveja de una forma maravillosa, que tenía un cuello muy largo y una joroba como de camello, labio de liebre y patas muy largas; ellos labran su tierra con estas ovejas, empleándolas en lugar de asnos o caballos; de otras ovejas conseguimos aquí más de un centenar, que eran muy grandes y gordas, con lana blanca como en nuestro país, y además de estas un gran número de gallinas y otras aves de corral, para las cuales nuestros hombres estaban bien preparados. [Por todas estas cosas] el Almirante les dio unas hachas, cuchillos, camisas, sombreros y otras cosas similares, por lo que nos separamos en gran amistad (Spilbergen, 1906, p. 53).

El relato sobre la isla Mocha y sus habitantes, publicado en 1646 por Alonso de Ovalle, cronista jesuita nacido en Chile, está construido

con datos obtenidos de los informes de los navegantes holandeses publicados a comienzos del siglo XVII, principalmente el de Spilbergen:

Entre los animales propios de aquel país, se pueden poner en primer lugar los que llaman ovejas de la tierra, y son de la figura de camellos, no tan bastos ni tan grandes, y sin la corcova que aquéllos tienen. Son unos, blancos; otros, negros y pardos, y otros cenicientos. Dicen los autores citados que servían antiguamente, en algunas partes, de arar la tierra antes que hubiese en ella bueyes, y aún después acá refieren los de la armada holandesa de Jorge Spilbergio, arriba citado, que cuando pasaron por la isla de la Mocha usaban los indios de estas ovejas para este efecto. Saltaron en tierra, y el agasajo y regalo que hallaron en ella de los indios que la habitan, que son muy nobles y de muy buenos naturales, es argumento de la fertilidad y bondad de esta isla, donde habiéndose refrescado la armada muy a placer, se proveyó de grande abundancia de carneros, que los hay allí muy grandes y muy buenos, de gallinas, huevos, caza y frutas de la tierra. Con esto, habiendo festejado los holandeses a los indios que llevaron a ver sus navíos, mostrándoles su artillería y la soldadesca puesta en orden, dándole de las cosas de Europa, sombreros, hachas, vestidos y otras cosas de estimación, y habiéndolos vuelto a tierra haciéndoles salva real, últimamente les hicieron los indios señas con las manos para que se volviesen a sus navíos y se fuesen, como lo hicieron (Ovalle, 1646, pp. 52-53).

ILUSTRACIONES

Los diarios de los viajes de van Noort y Spilbergen están ilustrados con grabados sobre la isla y sus habitantes, los que han sido copiados, intervenidos y publicados infinidad de veces. El texto de van Noort tiene dos grabados y el de Spilberg otro.

El primero de los grabados de la crónica de van Noort se titula *La Mocha en Chile* y entrega una vista general de la isla, sus casas, sus cultivos y sus animales. Está acompañado por el siguiente texto:

Isla Mocha en Chile, con una de sus aldeas; están las casas todas juntas, unas con las otras, con dos o tres entradas; nos recibieron muy amablemente,

pero no nos permitieron entrar en sus casas; nos dieron a beber de una bebida hecha de algunas raíces; su territorio está bien cultivado, habiendo abundancia de dos tipos de corderos; uno como los nuestros y el otro es más grande y tiene la lana tan larga que cae hasta el suelo y los cuellos muy largos; y que les sirven como a nosotros los asnos para llevar carga; no obtuvimos ninguno pero suficientes de los otros; por un hacha un cordero, por un cuchillo, dos gallinas (1613, p. 21).

Olivier van Noort describe un “pueblo” de unas 50 casas de paja, de forma alargada, con una puerta en el medio. El grabado intenta representar este asentamiento. Estamos conscientes de las licencias que pudo tomarse el dibujante, pero quisiéramos analizar lo que está representado. Las casas se encuentran adosadas a la montaña, muy desprovista de árboles, mientras que los cultivos se ubican entre las casas y el mar. Se observan ovejas castellanas y ovejas de la tierra, representadas con una pequeña joroba. Los europeos en la orilla y en los botes; los indígenas, cerca de las casas, denotando la distancia física entre ellos. Un estero, que baja de la montaña, cruza el asentamiento.

El segundo grabado, nombrado *Los habitantes de La Mocha*, muestra tres personas, dos hombres y una mujer. También lleva un texto:

Los habitantes de la isla de La Mocha se visten con ropa hecha de la lana de los corderos de cuello largo; los hombres llevan el cabello suelto a lo largo de la cabeza; pero las mujeres lo amarran en un moño; ellas son muy obedientes a sus maridos, quiénes toman tantas mujeres como puedan alimentar; las compran a sus padres por vacas, corderos y otras cosas, razón por la que son más ricos los que tienen más hijas. Los que han perpetrado un homicidio o han muerto de la misma manera, no se reconcilian; lo que ocurre muchas veces es que les dan anualmente chicha, que es su bebida, elaborada por la ancianas, a las que quieren mucho (Van Noort, 1613, p. 22).

La crónica de Spilbergen, por su parte, incluye un grabado de la isla que lleva como título *La Mocha*. En esta ilustración se representan distintos sucesos ocurridos durante la permanencia de los neerlandeses en las costas de la isla y los encuentros que tuvieron con sus habitantes, que singulariza con una letra:



Figura 6. Representación de isla Mocha, arriba, en la crónica de van Noort (1613), y abajo, en la crónica de Spilbergen (1617).

A: Nuestros botes en los que remamos a tierra para comerciar con ellos; B: La forma en la que comerciamos con los habitantes de la Mocha, intercambiando hachas y cuchillos por ovejas, gallinas y frutas; C: La forma de sentarse, con las piernas cruzadas, como los sastres se sientan en los países cristianos; D: La manera como nuestros trompetistas y otros músicos dieron un gran concierto en la playa; E: Los mochanos escuchan con gran placer lo que se está tocando; F: Sus casas o chozas, a las que no dejaron entrar a nuestros camaradas; G: La forma en la que ellos trajeron sus ovejas y otras mercancías para intercambiarlas; H: Nuestro yate, que permaneció cerca de la playa; I: Nuestros otros cuatro barcos, con los que los botes mantuvieron comunicación constante; K: Su manera de vestirse y sus ropas; L: La extraña forma de sus ovejas, que tienen una joroba en el lomo como un camello (Spilbergen, 1906, pp. 52-53).

Estos grabados son muy relevantes en la historiografía de la isla, pues son las primeras representaciones visuales de ella y de sus habitantes.

LA NARANJA MECÁNICA

Los relatos evocan la plenitud del estilo de vida indígena, la religiosidad compleja y profunda que se desborda para hacerla casi ininteligible a los forasteros, exquisitas formas rituales, claros patrones de asentamiento, su gusto por las artes de la música, la sutil idea de intimidad que no puede ser expuesta al ojear del forastero, las maneras rígidas de la relación entre los sexos, la especial organización de la familia, las ideas de justicia. Para los navegantes neerlandeses los mapuches de isla Mocha fueron hombres, sujetos iguales, pares. Aquello posibilita un encuentro diferente: la paz de los hombres en el intercambio de bienes deseados, violencia ausente que no deja rastros en los arenales amarillos del salado bordemar. Lo ocurrido con la expedición de Cordes fue un exabrupto.

La permanencia de los neerlandeses en la isla es breve y los contactos prudentes y pacíficos. Los pobladores de la Mocha establecen los límites del encuentro: no deben entrar a sus casas ni acercarse a sus mujeres; se deben

ir cuando ellos lo indiquen. Los navegantes no intentan, en ningún momento, sobrepasar dichos límites. Tal vez Cordes y sus hombres los traspasaron y por eso su suerte quedó establecida.

El intercambio debe ser satisfactorio; les interesan la ropa, camisas y sombreros, y los instrumentos de hierro, hachas y cuchillos, los que pueden comerciar en el continente con bastante provecho. También disfrutaban de las cuentas de vidrio. Resulta curioso resaltar que Van Noort obtiene en 1600 una oveja por cada hacha, mientras que en 1615 Spilbergen obtiene por un hacha dos ovejas gordas, el doble (no tenemos por qué dudar de estos datos).

Les sorprende la “oveja de la tierra” de los mochanos, “de cuello muy largo, joroba como de camello, labios de liebre y patas muy largas”, ejemplar que no quisieron venderle a Van Noort y que Spilbergen logra subir a bordo (aunque no sabemos si logró adquirirla o solo fue “un préstamo”). Ambos cronistas aseguran que los habitantes de la Mocha las usaban como animales de carga y para trabajar la tierra. Además de las “ovejas de la tierra”, tienen ovejas europeas, gallinas y también otras aves de corral que no identifican. Entre los productos cultivados están el maíz, las papas, los zapallos y otros frutos que tampoco pueden nombrar.

El intercambio comercial con navegantes europeos embarcados en las flotillas que visitaron la costa de América durante el siglo XVII fue una actividad que los habitantes de isla Mocha efectuaron con mucho agrado. Aquí, una oveja servía para obtener un hacha de acero, mientras que una o dos gallinas tuvieron el valor de un cuchillo. El maíz, la papa y los zapallos servían para obtener padrenuestros y trozos de hierro. Este material será vendido por los isleños a sus hermanos del continente. La comunidad mapuche de isla Mocha fue proveedora e intermediaria en un inmenso circuito comercial que enlazaba mundos y concepciones distantes y diferentes: Londres, Ámsterdam y Tirúa. Anticipo, imagen premonitoria de lo que iba a ser el mundo tres siglos después.

LOS RELATOS TARDÍOS DE ROGGEVEEN, BEHRENS Y BOUMAN

Los navegantes neerlandeses no volvieron a poner un pie en la isla sino hasta 1722, cuando ya estaba deshabitada. La Compañía Holandesa de las Indias Occidentales organizó ese año una expedición hacia los mares

australes con una pequeña flota al mando de Jakob Roggeveen, compuesta por los buques AREND, capitán Jan Koster, 120 pies de eslora, 32 cañones, 110 tripulantes; THIENHOVEN, capitán Cornelisz Bouman, 100 pies de eslora, 24 cañones, 80 tripulantes; y AFRIKAANSCHÉ GALEY, capitán Roelof Rosendaal, 92 pies de eslora, 14 cañones y 33 tripulantes (Roggeveen, 1911, p. 51).

La flota zarpó de Texel, en el norte de Holanda, Países Bajos, el 26 de julio de 1721. La expedición rodeó el cabo de Hornos y llegó el 15 de febrero de 1722 a una isla que llamó La Mocha. Jacob Roggeveen¹⁷ envió a un grupo de hombres para reconocerla, los que la encuentran “deshabitada y sin ganado” (Roggeveen, 1911, p. 103; cf. Burney, 1816, p. 559). Roggeveen informa que “cuando el amanecer había pasado, entramos con nuestros botes y chalupas para traer a nuestra gente a bordo; todos volvieron e informaron que no hay una sola persona en la isla; que todo estaba desolado, y lo que previamente parecían ser vacas, terneros, ovejas y cabras, no eran sino caballos y potros jóvenes: también habían visto 3 o 4 perros salvajes: pero todo parecía estéril y baldío”. Para comprobarlo y “estar plenamente informados”, resuelve “que se atravesase la isla en todo su perímetro, para realizar una inspección ocular, pero no se encontró nada, excepto la triste visión de un barco naufragado, del que algunos objetos habían sido arrojados por el mar a la playa, que consideramos era de construcción francesa”. Para Roggeveen, “las razones por las que los españoles dejaron completamente arrasada esta isla (que antes era muy fértil, de acuerdo a los testimonios de los diarios de la flota de Nassau, Joris van Spilbergen, y otros) era seguramente que los ingleses o piratas vienen habitualmente a la isla para obtener y tomar refrescos y vituallas, ya sea por la fuerza, intercambio o trueque. Si la mayoría de los hombres hizo esto fue (de acuerdo a sus propios diarios) por la falta de provisiones”. El 18 de febrero de 1722, “como nuestro negocio no funcionaba, decidimos seguir viaje a Juan Fernández” (Roggeveen, 1911, pp. 103-104).

¹⁷ Almirante holandés que cruzó el océano Pacífico de este a oeste entre 1721 y 1722 en un viaje de exploración que tuvo también objetivos comerciales. Su diario ha sido publicado en varias oportunidades. Consultamos la edición publicada por F.E.B. Mulert. *De Reis van Mr. Jacob Roggeveen ter Ontdekking van het Zuidland (1721-1722)*. 'S-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1911.

Karl Friedrich Behrens¹⁸, otro miembro de la expedición, escribe también una relación del viaje. Sobre su paso por isla Mocha, donde habrían fondeado el 10 de marzo de 1722¹⁹, señala: “Nos sentimos esperanzados de hallar en la isla los refrescos que necesitábamos, como ovejas, bueyes y hierbas, pero para nuestra tristeza la encontramos completamente desierta o, más bien, abandonada por sus habitantes, que se habían retirado a las costas de Chile”. Behrens indica que vieron “muchos caballos y pájaros y también dos cabañas, donde se guardaban algunos perros”. Igual que Roggeveen, observa los restos de un buque en la playa, que aparentan ser “de un barco español” y, en su opinión, “los perros se habían quedado luego de haber escapado del naufragio”. Respecto de los caballos, no sabe si “eran de los españoles o si los habitantes del lugar los habían dejado debido a las bondades del pasto, con la intención de recuperarlos cuando les pareciera”. Señala que “la isla no es muy extensa, la recorrimos en un solo día; es bastante alta, llena de matorrales y de gruesos arbustos entrelazados, principalmente en el lado sur, donde nos fue casi imposible penetrar”, y que “el número de habitantes de la isla no debe haber sido muy grande”. Respecto de sus recursos, dice que “el mar produce mejillones muy raros y otras cosas que nosotros vemos poco en otros lados” y que pudieron matar “muchos gansos, patos y otras aves silvestres”. Finalmente agrega que, “como no teníamos nada que hacer en esta isla, decidimos partir”, de modo que salen “al tercer día (...) tomando la ruta del O.N.O. hacia la isla Juan Fernández, a unas noventa leguas de distancia” (Behrens, 1739, pp. 85-87).

Se conserva un tercer relato de este viaje, escrito por Cornelisz Bouman (1911), capitán del TIENHOVEN. Bouman no se detiene en isla Mocha (llamada la Moggée), aunque el 11 de febrero de 1722 “la tuvo a la vista”, al igual que a la isla Santa María (Bouman, 1911, p. 63). El 25 de febrero, mientras se encuentra fondeado en Juan Fernández, se entera

¹⁸ Explorador y navegante alemán que formó parte, con 21 años, de la tripulación de la expedición de Roggeveen. En 1735 publicó en Leipzig un relato de su viaje, reeditado dos años más tarde. Consultamos la traducción francesa *Histoire de l'expédition de trois vaisseaux envoyés par la Compagnie des Indes Occidentales des Provinces-Unies, aux terres australes*. La Haya: Compagnie des Indes Occidentales, 1739.

¹⁹ Existe una discrepancia en las fechas que entregan Roggeveen y Behrens para su llegada a isla Mocha. No conozco la razón de ello.

de que la tripulación del AREND “había estado tres días en isla de la Mocha, pero no encontraron provisiones, solamente pudieron ver hermosos caballos salvajes” (Bouman, 1911, p. 72).

La información que entrega la expedición de esta flota holandesa a comienzos del siglo XVIII confirma el despoblamiento y abandono de la isla Mocha.

PIRATAS



NOTA ACLARATORIA II

El motivo esencial que esgrimieron las autoridades hispanas para despoblar la isla Mocha y trasladar a sus habitantes al continente era el trato comercial frecuente que los nativos mantenían con “piratas ingleses” en sus costas y los temores que les despertaban las intenciones geopolíticas de la corona británica en sus dominios. Probablemente estaban al tanto de algunos planes para arrebatárles sus dominios en los mares del sur, los que se discutían a mediados del siglo XVII en Inglaterra.

¿Quiénes eran estos piratas? El término *pirata* viene, como muchos otros, del griego, y era usado habitualmente para denominar a las personas a las que les gustaba arriesgarse, “ir a la aventura”. Con el tiempo se fue usando para referirse a ciertos individuos que se dedicaban a “asaltar los buques en altamar o a robar en las costas”. En este sentido, la piratería tiene una larga historia, en la que tal vez los vikingos fueron quienes, por haber alcanzado territorios muy alejados, representan de una manera mejor y más compleja sus principales características.

En el siglo XVI, cuando “la capacidad de proyectar poder en el mar y ejercer violencia marítima se institucionaliza y queda ligado a la construcción del Estado, surge la necesidad de establecer un borde entre la violencia lícita y la ilícita; desde esta perspectiva, el concepto de piratería, comprendida por definición como violencia ilícita, solo se aplica contra un Estado o sistema de Estados (sean reales o imaginados)”. De esta manera, “la violencia marítima ejercida por los Estados y las compañías de comercio fueron vistas, en principio (al menos en Europa), como legítimas, en contraste con la violencia pirática ejercida por actores no patrocinados por el Estado” (Amirell *et al.*, 2021, p. 10).

Drake, Cavendish, Hawkins, de Cordes, van Noort y Spilbergen, quienes visitaron isla Mocha entre 1567 y 1615, eran considerados piratas por los españoles, aunque sus actividades estaban patrocinadas por Estados o compañías comerciales específicas. Sin embargo, el término *piratas* adquiere un nuevo significado durante lo que se llamó la Edad de Oro de la Piratería, que se extiende en términos laxos entre 1650 y 1730, es decir, bastante después de las seis expediciones mencionadas anteriormente (Sherry, 1986). La mayoría de los piratas en esa época eran angloamericanos (93 %), con una

veintena de años, casi todos habían tenido previamente una ocupación marítima y eran, generalmente, solteros que provenían de las clases sociales más bajas en las ciudades europeas (Rediker, 2004).

Las aventuras de piratas eran “consumidas” ávidamente por los lectores de la época, y algunos libros, sobre todo los relatos de primera mano, llegaron a ser muy populares y traducirse a varios idiomas. En 1678 se publicó en Ámsterdam *De Americaensche Zeerovers*, obra escrita por Alexander Esquemeling, cirujano que había participado en las correrías de Henry Morgan en 1670, y que tuvo un gran impacto en la sociedad de la época, tanto, que en 1681 se tradujo al español y en 1684 al inglés (Esquemeling, 1681, 1684).

Es importante considerar que el auge de la piratería en esos convulsos tiempos se explica por diversas razones: las grandes potencias europeas estaban colonizando las Américas y unas con otras se encontraban constantemente en guerra; el desempleo era muy alto y los marineros necesitaban ganarse la vida entre las guerras; finalmente, había poca movilidad social, de modo que muchas personas veían en la piratería la única oportunidad de llegar a tener riquezas (Schnepel, 2014).

JOHN NARBROUGH

Simon de Casseres, “miembro destacado de una numerosa familia judía de origen español” (Bohm, 1980, p. 128), residente en Londres, le envió en 1655 un documento a Oliver Cromwell, Lord Protector de Inglaterra, donde le propone “armar una expedición a Chile con el fin de arrebatar esta Colonia a los españoles y así asegurar el dominio de los mares del Sur” (Bohm, 1980, p. 135). En el número 4 de su propuesta, Casseres le señala a Cromwell que

vayan a la Isla de La Mocha, que yace no más de algunas leguas de ella, de donde tendrán provisiones de maíz y otro alimento de los indios a precios bajos, y donde podrán intentar construir un pequeño fuerte, si es necesario, para asegurar su desembarco y navegar con seguridad por las islas donde hay buen ancladero. Y que si parece bueno, podrá servir como buen escondite y punto de reunión para sus barcos mientras estén en ese

mar y en esas costas, pues allí no hay españoles, sino solamente indios, enemigos mortales de los españoles (Bohm, 1980, p. 138).

Oliver Cromwell consideró seriamente la propuesta, como queda de manifiesto en una carta enviada en noviembre de 1655 a Richard Fortescue, gobernador de Jamaica, donde señala: “Pensamos y hemos hecho los planes para disputar a los españoles el dominio de todos estos mares” (Bohm, 1980, p. 140).

Probablemente debido a la muerte de Cromwell este proyecto no fue ejecutado, aunque algunos historiadores creen que el posterior viaje de John Narbrough (1669-1671) a las costas de Chile corresponde a un intento serio por implementarlo.

En diciembre de 1670, el navegante inglés John Narbrough, al mando del HMS SWEEPSTAKES, llega a Valdivia. El objetivo “oficial” del viaje era “hacer un descubrimiento de los mares y costas de esta parte del mundo, y si es posible, echar allí las bases de un comercio” (Burney, 1813, citado en Urbina, 2017, p. 14), pero el real y encubierto interés habría sido “apoderarse de Chile, comenzando por aquella llave del Mar del Sur [Valdivia]: se sabía que los indios comarcanos se habían rebelado contra los españoles y habían colaborado con los holandeses en 1643; se consideraba una tierra rica en oro; y otros proyectos ingleses anteriores ya la habían contemplado (Urbina, 2017, p. 15).

Narbrough no visita isla Mocha, pero obtiene datos relevantes sobre sus características, tanto ambientales como culturales. La información la obtiene de españoles y nativos con los que se entrevista en las cercanías de Valdivia. Hay diversos textos escritos sobre el viaje, algunos publicados poco después de finalizado (Narbrough, 1694), otros recientemente (Narbrough, 2018). El manuscrito, conocido como Rawl. MS A. 318, que se encuentra en la Bodleian Library, Oxford (Reino Unido), es el que contiene la información más notable sobre la isla²⁰. No deja de ser curiosa la preocupación del capitán por reunir antecedentes sobre ella.

²⁰ Campbell (Narbrough, 2018) señala que este manuscrito sirve como base de la edición impresa de 1694 y también de su posterior reedición de 1711.

Narbrough les pregunta a unos españoles quiénes son los que viven en isla Mocha, y le dicen que “son indios, muchos hombres y mujeres y que eran *poco amigos* de ellos”. En la isla “hay ovejas, cabras, cerdos y gallinas, que los indios venden por hachas, cuchillos y collares”; agrega que “algo de oro tienen los indios en la Isla Mocha, pero no se separarán de él” (Narbrough, 2018, p. 517; cf. Narbrough, 1694, p. 95). Le advierten que “debía tener cuidado, que no me traicionaran porque eran muy valientes y bárbaros” y que el poco oro que tienen “venía del continente, de los indios de ahí, por lo que no se separarán de él” (Narbrough, 2018, p. 541). Le hablan igualmente de la isla Santa María, que es de los españoles y le dicen que “tienen un fuerte con cinco cañones, pero pocos españoles viven en ella; está llena de provisiones como cerdos, ovejas, granos, papas, etc.”. En el relato se entrega la ubicación de ambas islas, Mocha en 38°30' sur y Santa María 37°14' sur, junto con algunas instrucciones para fondear: en la Mocha es “en la parte NNE, en una bahía arenosa en ocho brazas de agua, cerca de la orilla”; en la Santa María “es en el lado norte, en una bahía de arena fina, en ocho, nueve o diez brazas, justo donde nace la orilla”. Según los españoles, “hay madera y agua fresca en ambas islas” (Narbrough, 2018, p. 517; cf. Narbrough, 1694, p. 95).

El capitán inglés interroga, a través de intérpretes, a dos indios que subieron a bordo, “uno de los que era un indio de la isla Mocha, tomado por los españoles desde una canoa, cuando era un muchacho, siendo ahora esclavo de uno de los capitanes de los fuertes”. El indio le pide al capitán que vaya a la isla y le dice “que podría tener las provisiones frescas que quisiera, por cuchillos, hachas, tijeras, espejos, arpas judías²¹, etc., y me dijo que podría tener un gran cerdo por un cuchillo, y una oveja por un cuchillo y gallinas por collares y vidrios”; le dice que “en la isla hay muchas personas y no tienen españoles viviendo entre ellos y que matan a los españoles si llegan y les cortan la cabeza y las ponen en postes”. Le cuenta que “tienen oro en la isla pero que no lo venden a los españoles; me dijo que podría tener oro por hachas y espadas porque ellos estiman mucho esas cosas o cualquier hierro para hacer armas”. Le dijo también que “en la isla hay muchos bosques, y es verde; hay muchas aldeas

²¹ Instrumento musical muy semejante al trompe mapuche.

de indios y tienen una gran cantidad de provisiones, mucho maíz [*indian corn*] y papas, trigo, porotos y muchos otros granos, muchas aves, y ovejas, cerdos, cabras y similares”. Le contó que los indios “usan ropas que hacen de la lana de sus ovejas; su vestido es un largo abrigo suelto y algunos usan chaquetas y pantalones sueltos, medias y gorras”; y que tienen “varios gobernadores entre ellos, que son como capitanes de sus aldeas”; también tienen “piedras bezoares, las que obtienen de los guanacos, y ellos tienen mucha lana roja”. Los indios le piden al capitán que los lleve a la isla y le prometen ayudarlo a comerciar con los de la Mocha. El capitán dice que “hubiera ido a la isla de muy buena gana, pero mis instrucciones me obligan a no ir más al norte de Valdivia, a menos que sea en caso de necesidad”. Narbrough le entrega “un cuchillo, un pequeño espejo y algunos ollares para satisfacerlo” y le dice “que volvería, traería más cosas e iría con él” (2018, p. 541).

Richard Williams, uno de los tripulantes del *SWEEPSTAKES*, escribe una breve relación del viaje que confirma lo indicado por Narbrough: “Al día siguiente enviaron un bote con un español y cuatro indios; [... el español le dijo] que podría llevarnos a una isla 2 grados al N, llamada por los españoles Mochoe, que es un tipo de almacén para ellos, estando solo habitada por indios, donde podríamos obtener por unos pocos collares tantas provisiones como necesitaríamos”. Agrega que el capitán se negó a hacerlo “pues les había hecho una promesa a los españoles” (Williams, 2018, p. 617).

El 23 de diciembre de 1670 Narbrough abandona Valdivia (Pecket, 2018, p. 595), dejando cuatro de sus hombres prisioneros de los españoles (ajusticiados años después), y emprende el regreso a Inglaterra sin haber logrado sus propósitos (Urbina, 2017).

CHARLES SWAN Y EL CYGNET

Recurriendo a Barros Arana (2000, p. 170), Francis Goicovich señala:

A fines de marzo de 1864, un buque inglés, al mando del capitán Swan, que había salido del puerto de Londres con encubiertas intenciones de piratería bajo una patente mercante (...) intentó arribar al puerto de Valdivia, pero sus pretensiones fueron frustradas por la agudeza del gobernador de la

fortaleza, quien ordenó abrir fuego contra la embarcación, obligándola a retirarse al norte. Con la pérdida de algunos hombres y la merma de un número mayor de heridos, los expedicionarios atracaron en las costas de la isla Mocha para aprovisionarse de víveres y obtener alguna información útil para su derrotero posterior (Goicovich, 2008, p. 34).

Son realmente tres los buques ingleses que, a comienzos de 1684, ingresan al océano Pacífico, dos de ellos a través del estrecho de Magallanes, el *CYGNET*, capitán Charles Swan, y el *NICHOLAS*, capitán Thomas Eaton, y el tercero por el cabo de Hornos, el *BACHELORS DELIGHT*, al mando del capitán John Cook (Gerhard, 1960, pp. 154-155). Estos buques “habían sido preparados para el contrabando, pero sus intenciones pronto fueron rechazadas por los españoles, quienes no tenían interés en abrir sus mercados a los comerciantes bucaneros” (Lane, 1997, p. 144). La fragata *CYGNET*, de 180 toneladas, con 16 cañones y una tripulación de 36 hombres, sale de Down, Inglaterra, el 1 de octubre de 1683, con propósitos comerciales y una carga valorada en £5,000 (Bradley, 1999, p. 469; Van den Boogaerde, 2011, pp. 158-160). En marzo de 1684 los capitanes Eaton y Cook deciden ir a Juan Fernández y Swan se dirige a Valdivia para establecer algún tipo de comercio con los españoles.

El 24 de marzo de 1684 el *CYGNET* fondea en Valdivia (Dampier, 2010, p. 75). Luego de intentar establecer negocios con los comerciantes del lugar, debe zarpar con las manos vacías el 26 de marzo, después de que los españoles, en una emboscada, mataran a dos de sus hombres (Chambers y Harris) y dejaran otros cinco heridos (Harthope, Ramage, Patrick, Shephead y Teat); Ringrose y Smith “fueron los únicos [de la comitiva] que escaparon ilesos” (Dampier, 2010, pp. 76-79).

El capitán Charles Swan relata estos trágicos sucesos en una carta dirigida al capitán John Wise, fechada el 4 de marzo de 1685 en Panamá:

Llegué a Valdivia, donde tuve dos hombres muertos bajo una bandera de tregua, después de tres días de conversaciones y toda clase de juramentos humanos y divinos; una emboscada de cien a doscientos hombres llegó y dispararon sobre ocho de nosotros en el bote; pero Dios los castigó

de la misma manera, pues matamos a tres de sus capitanes y algunos otros, según escuchamos (Masefield, 1913, pp. 107-108).

William Dampier escribe en su diario²² un “Breve informe del viaje del capitán Swan en el Mar del Sur y lo que le sucedió en Baldivia” (fs. 46v-58r), donde cuenta las peripecias del CYGNET en esa ciudad y relata, además, su paso por isla Mocha. El texto fue escrito después de la llegada de Swan a Panamá, en septiembre de 1684, y podemos suponer que los hechos le fueron contados por el mismo Swan o por alguien de su tripulación.

El capitán Swan llega a isla Mocha el 29 de marzo de 1684 “y fondea en 14 brazas, cerca de una legua de la orilla, en el lado noreste de la isla” (Dampier f. 51r). Bajan un bote para enviarlo a tierra firme, pero tienen muchas dificultades con los roqueríos, que complicaban el desembarco. Había cerca de 150 personas en la orilla, “algunos a caballo, otros a pie”. Cuando supieron que eran ingleses “uno de ellos nadó al bote y les mostró el camino para encontrar una buena bahía arenosa y aguas tranquilas”. Luego llegaron “dos hombres de más autoridad” y uno de ellos se bajó del caballo y “ordenó que trajeran nueve ovejas al bote y cantidades de papas, maíz verde y maduro, junto con huevos, manzanas, y chicha²³, que cargaron en el bote y algunos se fueron con los hombres de Swan” (f. 51r).

El 30 de marzo permanecieron en el buque “comiendo, bebiendo y conversando libremente con ellos”. Uno de los temas era sobre los españoles, “todos hablaban en contra” y les dijeron que “los españoles eran generalmente odiados por todos los nativos de tierra firme y que, aunque sus coterráneos que habitan cerca del mar estaban sometidos, aquellos en el país aún mantienen sus libertades y esperan ver que venga una nación más guerrera y expulse a los españoles, cuyo yugo es insoportable” (fs. 51v-52r). Les dijeron que “esperaban que los ingleses fueran los hombres,

²² Este diario forma parte de los Sloane Manuscripts 3236, British Library, Londres, Inglaterra. Fue publicado el 2010 en forma íntegra con el nombre de *The adventures of William Dampier*, como el volumen 7 de The Dampier Collections, Copell, TX: The Tomes Press.

²³ Dampier usa la palabra *mobby*, que designa una bebida fermentada de camote, jengibre, manzana, durazno, etc., que pensamos aplica a la chicha. Originalmente era una bebida fermentada hecha de camote, muy común en algunas islas del Caribe.

porque escucharon de sus vecinos [de la isla Santa María] que los españoles les temían”, que “todavía vivían libres, pero no sabían cuán pronto los españoles harían presa de ellos”. Pensaban “que su pobreza les serviría”, que no querían nada más, “porque su tierra les proporcionaba toda la carne que deseaban y las ropas que los cubrían”. El capitán Swan “se entretuvo con ellos” y al día siguiente “el bote fue enviado a la orilla y (...) despidió a sus huéspedes indios dándoles unos pequeños regalos, los que aceptaron muy agradecidos” (f. 52r). Otros nativos llegaron “arrojando al agua su vasta carga de ovejas y todo tipo de provisiones que cargaron en el bote y muchos de ellos vinieron de nuevo, con la carga en su espalda, hasta llenar el bote” (f. 52v).

El capitán Swan zarpa el 1 de abril de 1764 “con el viento al NE rumbo a Juan Fernández” (f. 53v).

LEONEL WAFER Y EL BACHELORS DELIGHT

William Dampier señala que la isla Mocha está situada

a cuatro leguas del continente y tiene cuatro leguas de redonda; es de una altura indiferente en el medio, pero baja a orillas del mar; se percibe verde y agradable, está llena de plantaciones y densos asentamientos; el fondeadero está en el lado Noreste donde hay buen resguardo de todos los vientos, pero un viento NE hace una gran marejada; en el extremo sur de la isla hay unos roqueríos que se extienden al SW por 2 leguas (f. 53r).

Respecto de los nativos, indica que

son generalmente de cuerpos firmes y bien formados, pero no conozco lo que significa su religión ni sus hábitos; algunos tienen sombreros, otros gorros, pero la mayoría tienen la cabeza descubierta; su principal alimento son las papas [53r] y el maíz nativo; este es su tipo de pan; para carne tienen muchas ovejas, tanto grandes como pequeñas, y gallinas; la oveja grande, llamada por los españoles Ganapoe, es tan alta como

un asno y los españoles las usan para llevar carga; llevan dos grandes jarras²⁴ de vino de los mares del sur; su carne es dulce y buena y en sus entrañas se encuentra el verdadero bezoar (fs. 52v-53r).

Dampier agrega que “ahora la tierra está desolada, sin habitantes, porque los españoles se los han llevado o destruido, porque cuando el capitán Davis vino aquí en el año 85 lo encontró todo desolado” (f. 53r).

El *BACHELORS DELIGHT*, ahora al mando del capitán Edward Davis, llega en diciembre de 1686 a la isla y permanece allí unos cinco o seis días. Leonel Wafer, cirujano a bordo, describe su estancia, pero no menciona el despoblamiento:

Aquí estuvimos muy aliviados porque la isla ofrece agua y provisiones frescas para nuestros hombres durante todo el tiempo que permanecimos. La tierra es muy baja y plana y sobre la orilla del mar es arenosa; pero la zona media es de buena índole y produce maíz y otros, trigo, cebada, y una gran variedad de frutas; aquí había varias casas que pertenecían a indios españoles, muy bien provistas de gallineros. Tienen también varios caballos, pero lo que es más digno de nota es un tipo de oveja que tienen, que los habitantes llaman carnero de tierra (Wafer, 2010, p. 128).

El cirujano dedica varias líneas a describir este “carnero de la tierra”. La creatura “tiene cuatro pies y medio de alto en la parte trasera, de porte señorial; estas ovejas son tan mansas que frecuentemente solíamos ensillar a una de ellas, sobre cuyo lomo dos de los hombres más vigorosos cabalgaban juntos alrededor de la isla, para llevar al resto al redil”. El ritmo es “al paso o a buen galope; no le interesa ir a otro paso durante el tiempo que su jinete está sobre su lomo”. El hocico “es como el de una liebre, y el labio de arriba se abre igual que el labio principal, cuando muerde la hierba”. La cabeza “se parece mucho a la de un antílope, pero no tenían cuernos cuando estuvimos

²⁴ Según Dampier estas jarras hacen 7 u 8 galones de vino. Probablemente se trate de botijas peruanas, las que tenían una capacidad de 1,5 arrobas, es decir, 6,4 galones.

allí”. Wafer indica que encontraron “cuernos muy grandes, muy retorcidos, en forma de concha de caracol, que supusimos se le habían desprendido; muchos de ellos yacían esparcidos por las bahías de arena”. Las orejas “se parecen a las de un asno” y su cuello “es pequeño y se asemeja al de un camello”. La detallada descripción continúa:

Lleva la cabeza inclinada y muy majestuosa, como un cisne; tiene la pechera de un caballo y su lomo se parecen mucho al de un galgo bien formado; sus cuartos traseros se asemejan a los de un ciervo adulto y tiene cola; tiene patas hendidas como las de una oveja, pero en el interior de cada pata tiene una garra grande, más grande que el dedo, afilada y parecida a las de un águila; estas garras se encuentran a unas dos pulgadas por encima de la división del casco y le sirven para escalar rocas, agarrándose de todo lo que se oponga.

El sabor de la carne “se parece a la del cordero” y la lana “en el vientre es de 12 o 14 pulgadas de largo pero es más corta en el lomo; tupida y algo rizada”. En resumen, “es una bestia inocente y muy útil, digna de cualquier trabajo penoso”. Según el cronista, los españoles le habrían contado que

estas criaturas les son extraordinariamente útiles en las Minas de Potosí (...) para llevar la plata desde allí a las Ciudades que se encuentran hacia el Mar; entre las Ciudades y las Minas hay caminos tan escarpados y precipicios tan peligrosos que es casi imposible para cualquier Hombre o cualquier otra Bestia transportar la plata (...); su seguridad consiste únicamente en sus mencionadas Garras, por las cuales se mantienen tan firmes sobre el más mínimo fundamento que pueden ir donde ninguna otra Bestia puede hacerlo (Wafer, 2010, pp. 128-130).

Wafer indica que mientras estuvieron en la isla mataron cuarenta y tres y “de las fauces de una de ellas tomé trece piedras de Bezoar, de las cuales algunas eran rugosas, y de formas variadas; algunas largas, parecidas al coral; algunas redondas y otras ovaladas; pero todas verdes cuando se sacan de las fauces, pero al mantenerlas durante mucho tiempo se vuelven de un color

ceniza; y ahora tengo algunas de ellas conmigo” (Wafer, 2010, p. 129). Cuenta que los españoles le informaron que estas “creaturas” eran “extraordinariamente serviciales para ellos en las minas de Potosí (...) para llevar la plata de ahí las ciudades que se encuentran hacia el mar”; pasando por “peligrosos precipicios, imposibles de cruzar para cualquier Hombre o cualquier otra Bestia” (Wafer, 2010, pp. 129-130).

Cuando el *BACHELORS DELIGHT* pasa de nuevo por la isla, al volver a comienzos de 1688 de Juan Fernández con el propósito de conseguir “algunas de las ovejas de la Mocha para nuestro viaje alrededor de Tierra del Fuego”, Wafer se da cuenta de que “los españoles la habían destruido completamente, o llevado las ovejas, caballos y todas las otras criaturas vivas; nos fuimos entonces a la Santa María, con la esperanza de obtener provisiones frescas, pero la isla había sido igualmente destruida” (Wafer, 2010, p. 137).

JOHN STRONG Y EL WELFARE

El despoblamiento se confirma cuando el *WELFARE*, capitán John Strong²⁵, fondea en la isla el 12 de junio de 1690, y declara: “Pude ver que no hay gente, signo de que los españoles arruinaron el lugar y a sus habitantes” (Dyer, 1927, p. 149); lo que pudo observar fueron “restos de dos aldeas de indios, perros y caballos alzados” (Reiche, 1903, p. 7).

Un breve resumen del viaje del capitán Strong aparece en la recopilación de James Burney (1816, pp. 329-337). El *WELFARE* era un buque “construido en Londres, de 270 toneladas, armado con cañones y una carga de mercadería consistente principalmente de ropas, armas, y artículos de hierro; y llevaba una tripulación de noventa hombres” (Burney, 1816, p. 329). Inglaterra estaba en esa época en guerra con Francia y en paz con España; el capitán Strong “fue enviado para beneficiarse del comercio que pudiese hacer con las ciudades de la costa oeste de Sudamérica y tomar presas de los buques franceses

²⁵ El diario del viaje del capitán Strong se encuentra en la British Library, Londres [Journal by Capt. J. Strong of his voyage to Magellan Straits and the South Seas, Sloane Manuscripts 3295]. Hay otro relato del mismo viaje escrito por Richard Simson, miembro de la tripulación, que se encuentra también en la British Library, Londres [Voyage to the South Seas by R. Simson, Sloane Manuscripts 672]

que pudiera capturar [... pero también] los propietarios del WELFARE habían escuchado de un tesoro español hundido cerca de Santa Helena y habían preparado el buque para tratar de recuperar este tesoro español” (Dyer, 1927, p. 145). El WELFARE salió de Down el 12 de octubre de 1689 (Burney, 1816, p. 330) e ingresó al estrecho de Magallanes el 12 de febrero de 1690; demoró más de tres meses en recorrerlo y salió de sus aguas recién el 23 de mayo para internarse en el océano Pacífico (1816, pp. 332-333).

La revisión del diario manuscrito de Strong indica que llegaron a la isla Mocha el 10 de junio de 1690 y que el 12 de junio por la mañana enviaron un bote para “averiguar si había un puerto para que el barco pudiese anclar”. El bote regresa a las cinco de la tarde y le “informa que no hay puerto y que no pudieron ver gente, solo varios caballos y perros” (f. 46v). El 13 de junio vuelve a enviar el bote a la isla “para que algunos hombres desembarquen y miren si hay gente”. El bote regresa sin haber podido desembarcar en ningún lugar debido a las malas condiciones del mar, pero notaron “signos de que los españoles habían arruinado la isla y a sus habitantes” (f. 47). El 16 de junio el capitán envía la pinaza y “pueden desembarcar algunos de nuestros hombres, que recorren varias millas en la isla pero no logran ver a nadie, sino las ruinas de dos pueblos”. El capitán agrega que obtuvieron “en la isla algunos nabos, que crecen en abundancia” (f. 47v). El 31 de junio el capitán Strong se aleja definitivamente de las aguas cercanas a la isla Mocha. El texto de Burney resume adecuadamente la información del diario: “Desembarca y encuentra la isla sin habitantes; logra ver caballos, perros y las ruinas de dos aldeas desiertas y nabos creciendo en abundancia” (Burney, 1816, p. 333).

Es interesante indicar que uno de los tripulantes del WELFARE, el cirujano George Handisyd, habría recolectado plantas durante 1690 en las costas de Chile, cuatro de ellas en isla Mocha, constituyendo lo que sería el primer herbario conocido sobre flora chilena que ahora, como parte del Sloane Herbarium, se encuentra en el Natural History Museum, de Londres (Gunckel, 1971).

En el informe de su crucero alrededor del mundo, realizado entre 1708 y 1711, Woodes Rogers dice que en “la isla de Mocha, donde los holandeses bajo Spilbergen encontraron una recepción muy generosa por los nativos,

que les proporcionaron muchas ovejas y otras provisiones a cambio de ropas, hachas y otras cosas”, es un lugar interesante para fondear y que “el lado norte es plano y bajo, pero el lado sur es rocoso” (Rogers, 1712, p. 355). Edward Cooke, por su parte, señala que “desde el puerto de Valdivia, 25 leguas al norte, está la isla Mocha, que es una tierra alta, habitada por indios, distante cuatro leguas del continente, en 38 grados 40 minutos latitud sur; desde esta isla a la de Santa María, que es tierra baja, son 20 leguas NNE” (Cooke, 1712, p. 52). Cooke agrega una serie de instrucciones muy precisas para navegar desde el puerto de Corral hasta el de Concepción pasando por las islas Mocha y Santa María (1712, p. 58). Sin embargo, en ninguno de estos relatos se menciona su estado de despoblamiento.



Figura 7. La costa norte. (Foto D. Quiroz)

Isla Mocha sigue despoblada durante el siglo XVIII y se transforma en un problema para los españoles por el mismo motivo que lo fue su poblamiento: los ingleses.

En una carta enviada en 1792, Ambrosio O’Higgins le comunica a Antonio Valdés lo siguiente:

Procuraré arreglar con los caciques de las costas de Arauco y tierras que intermedian entre la Concepción y Valdivia el método con el que han de manejarse en el caso de que los ingleses atraquen a su costa e intenten hacer en ella cabañas para su pesca, o entablar algún comercio, punto tan delicado y expuesto como el único por donde podríamos experimentar algún perjuicio en el caso de que se enlace alguna operación de aquellos a favor de la independencia en que se consideran y viven estos naturales al fragor de una guerra intermitente de dos siglos; para disponer de estas cosas de una manera a propósito, a quitar pretextos, poblaré las islas desiertas de Santa María y la Mocha adyacentes a esta misma costa, despo-ladas hasta el presente y por lo mismo expuestas a recibir el uso que quiera dárseles (O'Higgins, 1792; en Sagredo y González, 2004, p. 771)²⁶.

Le conviene a España que las islas estén pobladas, pero de ninguna manera con “naturales”.

²⁶ Carta de Ambrosio O'Higgins a Antonio Valdés, Santiago, 19 de septiembre de 1792. El original se encuentra en Manuscritos Medina, tomo 201, pieza 4.957, fs. 116-123.

LOBEROS



NOTA ACLARATORIA III

Eugenio Pereira Salas aborda de manera sistemática el estudio de las operaciones loberas en las costas sudamericanas orientales, y plantea la gran relevancia que tuvieron dichas actividades, desarrolladas principalmente por individuos que formaban parte de la naciente sociedad estadounidense. Se refiere a tres vías de penetración en el Pacífico: i) el comercio de pieles de nutria entre la costa noroeste del Pacífico y China; ii) la persecución y caza de ballenas en las costas de Perú y Chile; y iii) la caza de lobos marinos en las islas oceánicas chilenas y peruanas. El ciclo lobero fue corto y muy intenso, con lo que se agotaron rápidamente las poblaciones de animales de las islas, a diferencia del ciclo ballenero, que tuvo un desarrollo más lento pero también creciente, que disminuyó las poblaciones de cetáceos, en algunos casos de manera muy severa, pero no causaron su exterminio (1971, p. 255).

A fines del siglo XVIII, “la manera más fácil de obtener lobos marinos era recogerlos de las islas de Sudamérica Occidental”, frase que no solo se refiere a las islas del archipiélago de Juan Fernández, sino también a las islas Mocha y Santa María, en el sur, San Félix y San Ambrosio y Lobos, más al norte (Busch, 1985, p. 10; Kellogg, 1942, p. 459). El ballenero inglés EMELIA, al mando del capitán James Shields, que captura 870 lobos en la isla Lobos en las costas del norte de Perú entre el 17 de mayo y el 22 de junio de 1789 (Stackpole, 1972, p. 127), representa el inicio de un ciclo lobero que extraerá millones de pieles de las principales loberías del Pacífico suroccidental (Pereira Salas, 1971).

Un número importante de buques ingleses, franceses y norteamericanos seguirá la ruta del cabo de Hornos inaugurada por el EMELIA, primero hacia las islas frente a las costas de Perú y Chile, y luego a Australia, Nueva Zelanda y Baja California (Busch, 1985; Darby y Darby, 1971; Deacon, 1984; Dickinson, 2007; Kirker, 1970). Marcelo Mayorga (2016, 2017, 2018, 2020) ha avanzado en la línea marcada por Pereira Salas y, mediante la revisión y análisis de bitácoras y diarios de buques loberos estadounidenses, ha recogido elementos que muestran el nivel de penetración de las operaciones extranjeras en Chile y la relación que mantuvieron con las poblaciones nativas de su extremo austral.

Estos loberos eran considerados también “nómades del mar”, el mismo apelativo usado por los europeos para nombrar a los canoeros del extremo sur de Chile (Empeaire, 2002; Legoupil, 2000), porque en un solo viaje visitaban varias islas, moviéndose de un lugar a otro cuando la colonia era vaciada de lobos. También dejaban cuadrillas por periodos más largos, durante los cuales permanecían en cuevas o levantaban abrigos de madera o piedra, mientras cazaban y preparaban las pieles. Cuando finalizaba el verano austral, estas cuadrillas eran recogidas por la misma nave o por otra que se encontrara en las cercanías (Basberg y Headland, 2008; Mayorga, 2020).

EL VIAJE DE JAMES COLNETT

El 1 de mayo de 1793 llega a las costas de isla Mocha el oficial de la Marina Británica James Colnett, al mando de la fragata RATTLER, pero no desembarca. Entrega, sin embargo, bastante información sobre la isla, que más adelante será clave para las expediciones de loberos y balleneros de distintos países. Indica que estuvo “a barlovento de Mocha por varios días; durante ese tiempo vimos una gran cantidad de ballenas, pero matamos apenas dos, de las que retuvimos solo una” (Colnett, 2012 [1798], p. 29). Describe la isla de manera detallada:

Es de una altura que se ve, en tiempo claro, desde quince o dieciséis leguas de distancia, y al acercarse, su cumbre parece escarpada. Tiene tres o cuatro leguas de largo, en una dirección norte sur por brújula. La parte norte de la isla desciende gradualmente en una punta baja y arenosa, como una lengua larga de tierra, en la que hay una roca o cruz que parece una vela. La punta sur, a la distancia que estamos, parece terminar de una manera más abrupta, y de ella se extiende por una considerable distancia un conjunto de pequeñas rocas escarpadas, algunas apenas sobre el nivel del agua mientras que otras se elevan repentinamente; para mí fue dudoso saber si eran o no una parte real de la isla. Las rompientes salen también hacia el oeste, al menos por tres leguas. Hay un descampado, una mancha blanca en un sector de la isla, que parece tener, a lo lejos, ocho o nueve millas, como si no perteneciera a ella. Por la gran cantidad de lobos

marinos que vimos en la isla debo suponer que abundan en ella. La tierra firme de Chile se ve, desde la isla, de altura moderada y me parece que se encuentra una distancia de seis o siete leguas (Colnett 2012[1798]: 29-30).

Intercala en su relato la descripción que hace Lionel Wafer de la isla, “que estuvo aquí, con el capitán Davis, en el año 1686, en ese tiempo permanecieron en la isla durante un espacio de ocho días” (Colnett, 2012[1798], p. 30). Colnett afirma que “si las ballenas son tan abundantes a inicios de la temporada, como era en el momento que estuve allí, es un excelente caladero de ballenas y la isla es en sí muy conveniente para obtener refrescos” (Colnett, 2012[1798], pp. 31-32), pues, aunque “los españoles hubiesen destruido todos los productos de la isla”, al haber pasado tanto tiempo “no es una conjetura descabellada suponer que puede haber recuperado su antigua abundancia” (Colnett, 2012[1798], p. 32). Colnett ve la isla Mocha como un lugar muy conveniente, pues abundan los lobos marinos y se pueden ver grandes cantidades de ballenas. El arribo de los cazadores de ballenas y lobos marinos será, entonces, solamente cuestión de tiempo. La llegada de Colnett a la isla en 1796 permite, además, corroborar muchos de los datos obtenidos por navegantes ingleses en el pasado.

EL VIAJE DEL REBECCA

Cuando el siglo XVIII ya se acababa, buques provenientes de la costa este de Estados Unidos comienzan a llegar a las costas de isla Mocha, considerada, como ya señalamos, un eslabón en la cadena de islas visitadas por los loberos en sus incursiones por el Pacífico suroriental. No tenemos seguridad sobre la identidad del primer buque, pero sabemos que durante agosto de 1798 fondeó en la isla el bergantín REBECCA, capitán Uriel Coffin, de Nueva York²⁷, nave que permanecerá durante más de tres meses, en los que obtuvo casi 8.000 cueros de lobo de un pelo (Busch, 1985, p. 15; Kirker, 1970, p. 93).

²⁷ El bergantín REBECCA, de Nueva York, zarpa de Sandy Hook, New Jersey, el 19 de diciembre de 1797, se dirige a las islas de Cabo Verde, islas Malvinas/Falkland y las costas de Chile, y regresa a Staten Island, Nueva York, el 16 de octubre de 1799.

Se dispone de dos documentos manuscritos de este viaje, uno llevado por Elihu Bunker²⁸, segundo oficial del buque, y el otro por Barzillai Pease²⁹, marinero de la nave.

Elihu Bunker señala que el REBECCA llega a isla Mocha el 3 de agosto de 1798 y fondea en 17 brazas de agua. En la tarde se envía un bote a la orilla, que regresa al día siguiente con un informe favorable sobre la existencia de lobos marinos de un pelo³⁰. En la tarde vuelve el bote a la isla, tripulado esta vez por Bunker, “ocho hombres y provisiones para nueve días, con el fin de preparar la caza de los lobos”. Entre estos hombres iba también Barzillai Pease. Mientras esperaban la sal que debía llegarles desde el buque, aprovechan de ir hacia el oeste, donde comprueban que “la colonia estaba completamente llena, con muchos lobos marinos de un pelo” (Bunker, fs. 41-42).

Barzillai Pease estima que el número de lobos marinos en la isla llega a los 40.000 ejemplares y que se encuentra “llena de caballos, algunos gansos y otros tipos de pájaros”. Observa, cerca de la playa, la presencia de “una ballena franca y su cría” (Pease, f. 152).

La primera parte de las labores del grupo corresponde a la construcción de los diferentes “edificios” que necesitan. Durante las primeras dos semanas de agosto, “con mucha lluvia y frío incómodo”, se dedican principalmente a construir una vivienda para ellos y “también el corral para los lobos marinos, alojándonos varios días debajo de nuestro bote, que tenía muchas goteras, sufriendo mucho por las inclemencias del tiempo” (Bunker, f. 42). Según Pease, el corral “donde llevarán a los lobos marinos” tiene unos “135 pies de largo y 90 pies de ancho” (Pease, f. 153).

Luego de terminar las dos construcciones, “trasladamos nuestro bote a la playa, con una carga de madera del bosque, y lo reparamos lo mejor que pudimos, considerando las herramientas y los utensilios que teníamos

²⁸ The Elihu Bunker journal of the seal-hunting voyage of the brig *Rebecca* from December 19, 1797-October 16, 1799. 2003. M-4309. Williams L. Clements Library, The University of Michigan.

²⁹ Journal 6, Brig *Rebecca*, Urial Coffin, Master, around Cape Horn, with some time spent on the Falkland Islands, Dec 18, 1797-Nov 12, 1799. Barzillai Pease Journals, Volumen 2. Special Collections Research Center (SCRC) Syracuse University Libraries. Syracuse University.

³⁰ Los loberos angloestadounidenses llamaban *hair-seal* al lobo de un pelo (*Otaria flavescens*), y *fur-seal* al lobo fino o de dos pelos (*Arctocephalus* sp.)

en la playa". El 18 de agosto el buque se acerca a la isla, por lo que pueden subir a bordo con el bote, donde "tomamos algunos clavos para tablas, herramientas y algunas provisiones y regresamos a la isla por la tarde; como el tiempo parecía inestable, el capitán Coffin salió al mar". Entre el 19 y el 20 de agosto están ocupados reparando el bote. El 21 de agosto "terminamos el corral para los lobos marinos, cortamos madera suficiente para que nuestro buque la use durante lo que resta del viaje e hicimos el bote más fuerte y seguro" (Bunker, f. 42).

El 24 de agosto se dirigen al bosque y "traen un cargamento de madera para construir una bodega para salar las pieles". Entre el 25 y el 26 de agosto una parte del grupo recorre el perímetro de la isla y "descubren dos loberías hacia el sudoeste", mientras que la otra parte "se emplea en la construcción de nuestra bodega de pieles" (Pease, f. 154).

Como no habían visto el buque, temieron "que alguna desgracia le hubiera sucedido" y hacen "una división equitativa de las provisiones". Construyen también una bodega "para la sal y las pieles" y se dedican a "hacer clavijas para el secado de las pieles". Mataron "muchos caballos y palomas para obtener carne fresca, la que nos pareció muy buena" (Bunker, fs. 42-43).

El 6 de septiembre vuelve el buque con una carga de provisiones y sal. Elihu Bunker sube a bordo y el bote regresa a la isla "con una carga de sal", para retornar por la tarde. Cargaron de nuevo el bote e intentaron volver a la isla, pero había muy mal tiempo, por lo que lograron llegar a la orilla con grandes dificultades. La primera ola que los golpeó, "lanzó la popa del bote por encima de la proa, golpeando el fondo, que era de rocas, y se partió haciéndose mil pedazos". Llegaron a duras penas a la orilla, con "nuestras fuerzas y espíritus completamente agotados", habiendo perdido la mayor parte del cargamento, compuesto por "40 fanegas de sal y provisiones para dos meses", pero todos los hombres conservaron la vida (Bunker, f. 43).

El 10 de septiembre "tomamos cinco mil lobos de un pelo y los llevamos a nuestro corral". Entre el 11 y el 16 de septiembre se dedican a mantener los animales en el corral, desollarlos y salar las pieles (Pease, fs. 155-156).

Como "la temperatura de mediodía era excesivamente calurosa, mueren alrededor de un millar, la mitad de los que quedaban pudimos ingresarlos al corral en la noche y el resto, que quedó a mitad de camino, lo llevamos

con el frescor de la mañana”. Sin embargo, debido al calor y a que el lugar era muy estrecho, “los lobos marinos destrozaron el corral, y no fue posible detenerlos, ni mantenerlos juntos, y se fueron todos, menos unos 300, pero con los hombres salvamos 800” (Bunker, f. 43).

Entre el 17 y el 21 de septiembre refuerzan y reconstruyen el corral, mientras algunos hombres continúan salando pieles (Pease, f. 156).

Mientras estaban en la isla, vieron “varios balleneros de Nantucket que fondearon para tomar refrescos”. El 21 de septiembre llega el REBECCA, que permanece en la isla durante una semana, “tiempo en el que llevamos a la playa sal suficiente para 5.000 pieles” (Bunker, f. 45).

El 23 de septiembre Pease se traslada al buque llevando 900 pieles. Del buque se envían 50 fanegas de sal y provisiones para los que quedan en la isla. El 24 de septiembre observan, desde el buque, cómo “los hombres se dirigen de nuevo a la lobería y se los ve, al amanecer, conducir una manada de lobos y a las 2 de la tarde meterlos en el corral”. La gente a bordo trabaja, mientras tanto, “en los deberes del buque, limpiando y salando las pieles” (Pease, fs. 156-157).

Los loberos logran tomar 2.000 lobos de la colonia y llevar 1.000 pieles crudas a bordo (Bunker, f. 45). El 28 de septiembre recogen otras 300 pieles y envían 50 fanegas de sal a la orilla (Pease, f. 157). El 29 de septiembre el REBECCA zarpa de isla Mocha rumbo a la Santa María, con Barzillai Pease a bordo (Bunker, f. 42). Durante el periodo que Pease permanece en isla Mocha informa que mataron quince caballos, cuatro cerdos, siete cisnes y muchas palomas, además de recoger varias centenas de huevos de pingüinos (cf. Bunker, fs. 41-45; Pease, fs. 152-157).

Entre el 28 de septiembre y el 16 de octubre, los loberos logran tomar 4.000 pieles en las loberías de la isla y pierden “otras 6.000 por el clima caluroso”. Entre el 20 de octubre y el 9 de noviembre se encuentran, diligentemente, “desollando lobos y construyendo un nuevo bote”. El 10 de noviembre regresa el REBECCA y “llevamos todas nuestras pieles a bordo, unas 7.500 en total”, levantan anclas y el día 12 “zarpamos hacia la isla Santa María” (Bunker, f. 45).

El grupo desembarcado permanece, entonces, entre el 3 de agosto y el 12 de noviembre de 1798 en isla Mocha, algo más de tres meses. Luego de la

partida del buque, se quedan en la isla Mocha “nuestro tercer oficial y dos marineros para cuidar las instalaciones; volveremos con un clima más fresco (...), en el caso que los informes sobre la isla Santa María resulten fallidos” (Bunker, f. 45).

Terminado su periplo, el bergantín REBECCA pasa a recoger a la isla al grupo que se había quedado en ella.

LA FRAGATA HANCOCK

Poco tiempo después, el 20 de enero de 1799, llega a la isla Mocha la fragata lobera HANCOCK, capitán John Crocker, de Boston, donde desembarcan algunos marineros enfermos de escorbuto: “Numerosas manadas de lobos [marinos] auguraban una fácil cacería, la que sin duda habían realizado los tripulantes de otros navíos pues advirtieron los restos de las cabañas de emergencia y los barriles de agua; además, la superabundancia de caza y pesca era para ellos un prodigio” (Pereira Salas, 1971, p. 135).

El capitán Crocker, siguiendo instrucciones de los armadores del buque Dorr & Sons, decide proseguir la ruta hacia el norte para dirigirse hasta las costas de China³¹.

La bitácora de la fragata HANCOCK tiene un par de entradas que relatan el breve paso de los loberos por isla Mocha. Debido a que el barco lleva un grupo de hombres “heridos con escorbuto” y otros “con fuertes síntomas de este desorden”, el capitán decide “detenerse en la isla y asolearlos un poco”. Bajan un bote y “con el primer oficial y cuatro de los hombres más afectados con la enfermedad llegamos a la orilla, donde encontramos un buen suelo para enterrar a las personas y vimos muchas cabras, pero no pudimos obtener ninguna, y también una gran cantidad de lobos de un pelo [*hair seal*]”. El bote regresa al día siguiente “dejando a los enfermos en la orilla”, desde donde “vimos muchas cabras, pero lejos en la isla”. Desde el buque pudieron observar

³¹ Una copia de la bitácora del viaje de la fragata HANCOCK, realizado entre 1798 y 1800 (no conocemos la identidad de la persona que la llevó), se encuentra depositada en la Houghton Library, Harvard University, bajo el número 569 Ms Am 457.1. Una copia microfilmada de dicha bitácora forma parte del Pacific Manuscripts Bureau, PMB 735, National Library of Australia, Canberra.

“los restos de una cabaña en tierra y varios barriles de agua, algunos llenos, que suponemos fueron dejados ahí por algunos que habían estado cazando lobos”. Regresaron a la orilla y en poco tiempo recogieron “40 o 50 pieles de lobo, algunas bastante grandes, 10 o 12 de tamaño pequeño, tomamos nuestros enfermos y los llevamos a bordo”. Luego, se informa que obtuvieron “10 o 12 galones de aceite de lobo de las pieles que extendimos al sol”.

El HANCOCK continúa su viaje, y el 15 de abril de 1799 llega a las costas de Alaska (Pereira Salas, 1971, p. 135).

EL RENDEZ-VOUS EN LAS ISLAS ARAUCANAS

En la primera década del siglo XIX se reúnen diversas embarcaciones en busca de ballenas y lobos marinos en las islas Mocha y Santa María, con lo que se crea cierta unidad entre la caza de mamíferos marinos y estas “islas araucanas”. Algunas bitácoras hablan de los encuentros de loberos y balleneros con la geografía e historia de estas islas.

El 6 de diciembre de 1800 llega a la isla Santa María la goleta ONICO, procedente de New London, capitán Howe, y fondea “en el puerto sur (...), en el lado oriental de la isla. Estaban allí la fragata MINERVA, de Salem, capitán Mathew Folger, la fragata CONCORD, de Salem, capitán Obed Wyer, la goleta NANCY, de Bolton, capitán Stephen Hoyt, todos loberos. También la fragata PERSEVERANCE, Delano, de Más Afuera”. En la mañana del 8 de diciembre, el capitán Howe ordena “que las pieles de lobo marino saladas se lleven a la orilla, se mojen por cinco días y luego se estaquen y sequen”. El 13 de diciembre llega la fragata ballenera CATO, de Nantucket, capitán John Brown (Moulton, 1804, p. 61). El 7 de enero de 1801, luego de “haber reacondicionado el buque, calafateado sus cubiertas y habiendo secado las pieles, llevamos agua a bordo y zarpamos hacia el puerto de Valparaíso, en compañía de la PERSEVERANCE” (Moulton, 1804, p. 64), para luego seguir a Más Afuera.

La fragata lobera ASPASIA, capitán Fanning, avista isla Mocha el 7 de abril de 1801, a unas doce leguas de distancia, pero no desembarca, sino que se dirige a la isla Santa María, donde fondea dos días después. En la isla Santa María “hay madera y agua y podemos secar nuestras pieles”, y encuentra “una

pequeña flota de loberos americanos, cinco fragatas y una goleta, que nos dijeron que había sobre treinta veleros loberos americanos en estas costas, cuya carga estaba destinada al mercado chino”. Luego de completar “la carga de madera y agua, levantamos ancla y nos dirigimos hacia Valparaíso, para obtener ahí los refrescos que necesitábamos (Fanning, 1833, p. 306)·

El capitán Amasa Delano estuvo en isla Mocha el 18 de octubre de 1801, a bordo de la fragata PERSEVERANCE:

En latitud 38°26’ sur y longitud 74°4’ oeste, está la Isla Mocha, famosa entre balleneros y loberos por sus caballos y cerdos salvajes; son numerosos y es común ir a la orilla y dispararles para obtener provisiones frescas. He comido la carne de caballo, que es muy buena. La isla antiguamente tenía vacunos pero sea la gente de los barcos que se detuvo allí o los españoles, los han acabado. Está a 15 millas del continente; tiene en su parte norte un puerto o fondeadero tolerable; es tierra moderadamente elevada, buen suelo, y sería muy valiosa si se ocupara y cultivara bien. La parte más larga, de norte a sur, no tiene más de ocho o nueve millas y de ancho dos tercios de esa distancia (Delano, 1817, p. 276).

Agrega que “algunas personas, en una partida de caza de lobos en isla Mocha, han construido, como es usual en esos casos, una choza, la que harán su hogar por un número de meses” (Delano, 1817, p. 442).

El 2 de septiembre de 1802 zarpa de New Haven la fragata HURON, al mando del capitán Moulthrop, con Joel Root de sobrecargo y director del viaje. El 8 de febrero de 1803 fondea en la isla Mocha. Joel Root indica que las islas Mocha, Santa María y Lobos “fueron nuestra principal fuente para los lobos de un pelo” (Root, 1894, p. 153). Desembarcan y “encontramos en la orilla un hombre con el nombre de Peek que había sido dejado solo en la isla, unas dos semanas atrás, por el capitán Howard, de la fragata DISPATCH, de Hartford, Connecticut, debido a que tenía escorbuto”. El Sr. Peek les informa que “había una gran concentración de lobos marinos cerca de una milla y media del lugar donde desembarcamos, nos apresuramos y encontramos, en nuestra opinión, unos veinte mil lobos que estaban en un lugar muy a propósito para ser tomados”. Deciden permanecer en la isla

durante la noche y se dedican a conversar sobre el trabajo futuro. El plan era el siguiente: desembarcar en isla Mocha al segundo oficial con seis hombres, a quienes Root acompañaría; el capitán “llevaría al resto de la tripulación del buque a la isla Santa María y si encontraba lobos allí y un buen puerto, se quedaría y después de tomar tantos lobos como pudiera, regresaría a Mocha”; en cambio, si al llegar a la Santa María encontraba lobos pero no un puerto seguro, “dejaría allí media docena de hombres y llevaría el barco a las islas Lobos”; si encontraba pocos lobos en la Santa María, “llevaría el barco con todos los hombres a las islas Lobos, y después de tomar los lobos que pudiera, regresaría a Mocha”.

En la mañana, “lanzamos el bote al agua y nos fuimos al buque, que estaba a unas dos leguas a sotavento de la isla”. Después del desayuno Root le dice al capitán que “era mejor enviar la tripulación de un bote a la orilla para preparar un refugio para poner la sal y las provisiones”, lo que haría más expedito el trabajo, “ya que tomaría casi todo el día llevar el barco lo suficientemente cerca como para fondear”. El capitán estuvo de acuerdo y “el segundo oficial con seis hombres tomaron uno de los botes y lo llevaron a la orilla, provistos de hachas y todo lo demás, y los acompañé”. El viento soplaba directamente desde la orilla y, además, “había una fuerte corriente de sotavento, que no conocíamos”. Trataron de llevar el bote hacia la orilla de la isla, pero los fuertes vientos se lo impidieron. Intentaron llegar a la isla Santa María, pero, finalmente, después de veintinueve horas en el bote, desembarcaron en una lengua de tierra, en el continente, “cerca de un pequeño asentamiento indígena, llamado por los nativos Areppo³², situado a unas cien millas de la ciudad de Concepción” (1894, p. 156).

Después de permanecer dos días con los nativos se dirigieron por tierra al pueblo de Arauco, que estaba a unas cuarenta millas al norte, y dejaron el bote en la aldea. En Arauco los españoles les dijeron que debían volver a Areppo y dirigirse por mar a la isla Santa María, que estaba a unas 25 o 30 millas desde donde dejaron el bote. Sin embargo, los nativos lo habían

³² La aldea de Areppo podría estar situada en el sector hoy conocido como Yane-Quiapo, que se encuentra a unos 30 km de Punta Lavapié y a 60 km de Arauco.

destruido para obtener el hierro y no les quedó más remedio que volver a Arauco y de allí dirigirse a Concepción, donde fueron tomados prisioneros. La fragata HURON llegó a Talcahuano y el grupo fue liberado el 25 de febrero de 1803 y, después de 18 días, regresaron a bordo. Salieron hacia la isla Mocha, donde dejaron una cuadrilla con el segundo oficial y seis hombres. En el intertanto “llegó la fragata REBECCA, capitán Pitts, de Nueva York, que desembarcó seis hombres” y se acordó “que nuestros hombres y los del REBECCA cazarán juntos lobos y compartirían las pieles que pudiesen obtener; se hicieron los arreglos y se desembarcaron los suministros de provisiones y sal”. El HURON va a la isla Santa María, donde se encuentra con “la fragata DISPATCH, capitán Howard, de Hartford, Connecticut, también en un viaje lobero, junto a varios balleneros de Nantucket” (Root, 1894, p. 159). El 29 de abril de 1803 el HURON se dirige a la isla Lobos, en las costas de Perú, y el sobrecargo Root, con seis hombres, permanece en la isla Santa María. El buque regresa el 16 de agosto de 1803, recogiendo las cuadrillas que estaban en isla Mocha y la isla Santa María. Se obtiene un total de 19.000 pieles de lobo de un pelo, 10.000 en la Santa María, 8.600 en la Mocha y 400 en Lobos (Root, 1894, p. 162). Zarpan de isla Santa María, rumbo a la isla de Más Afuera, el 25 de septiembre de 1803.

El 28 de enero de 1803 la goleta ONICO regresa a la isla Santa María, y fondea “en Puerto Sur, media hora después de las 4 p.m., en cinco brazas, la punta S.E. de la isla, que apunta al S.W., que es buen fondeadero por el Sur”. Más tarde, los tripulantes bajan “con nuestras cajas, provisiones, utensilios para cocinar y cazar lobos, etc.”. La fragata DISPATCH, de New London, capitán Nathaniel Howard Jr., “estaba aquí y su tripulación había estado tomando lobos de un pelo, una desafortunada e inesperada circunstancia para nosotros” (Moulton, 1804, p. 106). “El 12 de febrero llegó la fragata HURÓN, de New Haven, capitán Moulthrop, cazador de lobos de un pelo; luego la fragata REBECCA, de New York, capitán Pitts, que había dejado una cuadrilla en Mocha” (Moulton, 1804, p. 107). El 4 de marzo, las fragatas DISPATCH y REBECCA salieron para Mocha, en latitud 38° S, a unas pocas millas del continente. El 15 de marzo regresa la fragata DISPATCH a la isla Santa María (Moulton, 1804, p. 108).

LA FRAGATA MINERVA

Quisiéramos terminar este breve seguimiento de las andanzas de los loberos en isla Mocha con la información que entrega la bitácora de la fragata MINERVA³³, que llega el 27 de abril de 1803, pero no puede desembarcar debido al mal tiempo. Se dirige a la isla Santa María, donde permanece durante la primera semana de mayo, aprovisionándose “de madera, agua y frutas”. Informa que en la isla se encuentra una partida de loberos que pertenece a la fragata HURON, capitán Moulthrop. Continúa su viaje hacia el norte visitando Coquimbo, Isla de los Pájaros, isla San Félix, isla San Ambrosio, isla Más Afuera, Valparaíso, isla Santa María, isla Más Afuera e isla Santa María.

El 13 de febrero de 1804 logran desembarcar en la isla Mocha y construyen una casa para dejar en tierra una cuadrilla de hombres. Encuentran “fondeados tres balleneros, dos americanos y un inglés”. Terminan la casa el 17 de febrero. Matan un caballo salvaje “cuya carne es tan buena como la de vacuno”, e indican que “estos animales son abundantes en la isla”. El 22 de febrero desembarcan “provisiones y sal”, que suman en total “ocho tercios³⁴ de pan, un barril de harina, seis barriles de sal, molasa y otras cosas”. El 23 de febrero, el segundo oficial, Mr. Ranger, “mata un caballo salvaje”, y dejan en la isla a “Mr. Gifford y siete hombres con el encargo de tomar lobos”. El 24 de febrero llegan a la isla Santa María, donde se encuentran con “Mr. Dutch y su cuadrilla, que habían usado toda su sal y secado una cantidad considerable de pieles”. Había fondeados varios buques loberos y balleneros en la isla. Entre el 3 y el 19 de marzo “estuvimos desembarcando provisiones y embarcando nuestras pieles”. Entre el 20 y el 28 de marzo llevaron “seis atados de madera y 40 tercios de agua” y capturaron “varios cerdos salvajes”. Zarparon el 28 de marzo “con 22.000 pieles de lobo a bordo” y dejaron

³³ A book for the purpos of keeping a journal at sea on a south sea voyage for 1802, 1803, 1804 & 1805 by Reuben Jones. KWM 287, Logbook & Journal Collections, New Bedford Whaling Museum Archives & Library.

³⁴ El término usado en inglés es *puncheon*, unidad de medida que era la tercera parte de un tonel (252 galones), es decir, el equivalente a 84 galones. Por su parte, un barril contenía 31,5 galones, la octava parte de un tonel.

en la isla “a Mr. Ranger y ocho hombres con el propósito de tomar lobos”, con provisiones, “nueve tercios de pan, seis barriles de sal, seis barriles de harina y un barril de molasa”. Continuaron su viaje al norte, pasando por Coquimbo, costa de Perú, isla de los Lobos, Coquimbo, llegando de nuevo el 8 de septiembre de 1804 a isla Santa María, “donde toda la gente estaba bien y habían tomado 2.500 lobos”.

El MINERVA llega por última vez a isla Mocha el 7 de octubre de 1804 y el capitán informa que “la cuadrilla habría tomado 5.000 pieles”. Uno de los hombres de la tripulación, W. Greene, muere al volcarse uno de los botes. El 12 de octubre “entramos al bosque donde le disparamos a caballos y cerdos salvajes, los que abundan en la isla y son muy buenos para el refresco de la gente”. El buque sale ese mismo día, “rumbo a casa”.

Es interesante destacar que en marzo de 1804 el capitán Reuben Jones se encuentra en la isla Santa María con Joseph Ignatius Colmenares, capitán del bergantín español EL PERUANO, “quien nos trató con toda civilidad y humanidad, suministrándonos vegetales y carne fresca; nada podría haber sido más excepcional o placentero en nuestra situación, pues teníamos varios hombres enfermos con el escorbuto”. Pereira Salas señala que Colmenares encuentra en la isla Santa María “una pequeña población de las Provincias Unidas de América, bien provista de carnes y de gallinas” (1971, pp. 173-174). El poblado tenía “siete ranchos y un gran almacén y contaron que se proveían de víveres en la ensenada de Arauco” (Medina, 1910, p. 34).

LA EXPULSIÓN DE LOS LOBEROS

La llegada de los numerosos loberos extranjeros y la presencia de sus asentamientos transitorios en las islas Mocha y Santa María genera mucha inquietud en las autoridades hispanas, tal como había sucedido a fines del siglo XVII con las visitas de los “piratas” ingleses y holandeses. En 1804 el capitán Colmenares, por instrucciones del virrey del Perú, procede a “ejecutar la extracción de extranjeros” de las islas Santa María y Mocha (Pereira Salas, 1971, p. 174). Envía a la isla Mocha al capitán Antonio José del Campo, quien emite un breve informe:

Preparando lancha y bote con tropa y gente armada me dirigí (...) a la Caleta Inglesa y desembarcadero español, con el objeto de sorprender y rodear el establecimiento clandestino de los naturales de los Estados Unidos de América que reconocimos al levantar el plano de esta isla y por este medio se prendieron cinco hombres de los seis que lo habitaban y se condujeron a bordo con sus equipajes y útiles de sus oficios, haciéndoles el grave delito en que habían incurrido estableciéndose subrepticamente en una isla de S.M.C.

Luego describe las características del asentamiento: “Se componía este pequeño pueblo de siete ranchos situados en un llano inmediato a la Caleta Inglesa, frente al surgidero que frecuentan los buques extranjeros y otro, con dos chalupas, en la parte oeste”. Recoge “cinco fusiles, dos arcabuces y varios cuchillos, [y saca] con dichas chalupas las pieles de caballo y lobo que tenían recogidas, cinco barricas de sal y una de harina”. Termina con un elogio a la isla y un comentario sobre las costumbres de estos loberos:

Esta hermosa isla ofrece fáciles y cómodos medios de sobrevivir, por la abundancia de agua, vegetales, cerdos, pájaros de varias clases y pescados de sus costas, pero estos hombres, sea por su oficio o educación, anteponen para su alimento algunas partes del lobo y la carne de los caballos que matan y salan, reservando las pieles para conducir las a su patria³⁵.

Los loberos seguirán llegando a la isla Mocha luego de esta extracción, aunque en un número mucho menor, pero la información sobre ella se sigue acumulando. Thomas Bennet, en la barca *IMPROVEMENT*, que estuvo en la isla en 1822, cuenta que

la isla de la Mocha, distante nueve millas de Chile continental, (...) tiene 60 millas de circunferencia; sus cerros están cubiertos de bosques y los

³⁵ Informe de Antonio José del Campo a José Ignacio Colmenares, Surgidero Norte, Isla Mocha, 30 de diciembre de 1804. Biblioteca Nacional, Sala Medina, Manuscritos Inéditos, vol. 338, fs. 301-302 (Microformatos MSM 97).

valles de dulces hierbas, que permiten la subsistencia de numerosas manadas de cerdos y caballos salvajes (...); hay, en el extremo occidental de la isla, un largo arrecife y aquí los resistentes loberos han instalado sus residencias azotadas por el clima (Bennett, 1823, pp. 71-72).



Figura 8. Vista desde el sur. (Foto D. Quiroz)

Por su parte, Benjamin Morrell, de la goleta *WASP*, que visita la isla en 1823, la describe como no muy

grande en circunferencia pero es tan elevada que puede verse, en tiempo claro, a una distancia de 40 millas. Al acercarse a tierra, la cima de la isla aparece rugosa y quebrada; pero su parte noroeste desciende gradualmente a una parte baja y arenosa. Su extremo sur termina de manera más abrupta y una saliente de pequeñas rocas sale de ella, algunas están a nivel del agua mientras otras ascienden audazmente; la rompiente se extiende al oeste alrededor de cinco millas. En la parte norte de Mocha el fondeadero es bueno con vientos del oeste-nor-oeste, rodeados por el oeste al sudeste. Se puede obtener madera y agua en esta isla en abundancia. Hay muchos

caballos y cerdos salvajes, y varios tipos de aves. El apio silvestre crece en gran profusión, junto con otros vegetales antiescorbúticos (...). La isla tiene cerca de quince millas de circunferencia y estuvo antiguamente habitada por indios del continente; pero ahora no se encuentran personas en ella, excepto unos pocos nativos del continente, que vienen acá con el propósito de tomar lobos marinos de un pelo, que son valiosos para ellos por las pieles y el aceite. Estos animales abundan en los pequeños cayos al sur de la isla (Morrell, 1832, pp. 103-104).

COLONOS



Ganado vacuno (Foto D. Quiroz)

EL PROYECTO DE VICUÑA Y COUSTILLAS

El Gobierno de Chile no manifestará especial preocupación por isla Mocha en sus primeros años de instalación, luego de terminadas las guerras de la Independencia. De hecho, su actitud no será muy diferente de la mantenida por las autoridades españolas durante los últimos años del dominio colonial.

En 1823, Rafael Vicuña y Pedro Coustillas solicitan al Supremo Gobierno de Chile la cesión de la isla Mocha. En la petición declaran que “deseosos de habilitar un terreno i formar en él un establecimiento rural, i hallándose con las necesarias proporciones para efectuarlo, suplican a V. E. se digne concederles la pequeña isla conocida bajo el nombre de la Mocha, situada a siete leguas de esta costa de Chile i por los treinta i ocho i medio grados de latitud sur”. Debido a que no tiene

dicha isla otro propietario que el Fisco, en cuyo poder se halla actualmente improductiva, esperan los suplicantes que V. E., penetrado de las ventajas que resultarán al país con la habilitación de los extensos terrenos incultos que aún se hallan en los dominios del Estado (al paso que las naciones más cultas fomentan ese beneficio a grandes expensas de su Erario), se servirá tomar en consideración su petición, por lo que a V. E. piden se les conceda la propiedad de la expresada isla³⁶.

El 6 de septiembre de 1823 el director supremo Ramón Freire presenta esta petición al Congreso Constituyente para que establezca “si presenta o no inconvenientes el que se pueble dicha isla”³⁷.

El proyecto había sido previamente informado por la Aduana General, el Tribunal de Cuentas y el Ministerio Fiscal. La Aduana General se había pronunciado el 14 de julio de 1823 de la siguiente manera: “El proyecto

³⁶ Anexo N°. 289, Sesión 21°, 10 de septiembre de 1823. En Valentín Letelier (ed.). *Sesiones de los Cuerpos Legislativos de la República de Chile*, Tomo VIII, Congreso Constituyente (p. 168). Santiago: Cervantes, 1889.

³⁷ Anexo N°. 288, Sesión 21°, 10 de septiembre de 1823. En Valentín Letelier (ed.). *Sesiones de los Cuerpos Legislativos de la República de Chile*, Tomo VIII, Congreso Constituyente (p. 168). Santiago: Cervantes, 1889.

de tomar la isla de la Mocha para fomentar en ella la agricultura sería muy bueno, si no trajese consigo inconvenientes que alguna vez harían sentir al Estado consecuencias funestas”. Uno de ellos es que “debe considerarse que poblada aquella isla de gentes i ganados i haciéndola producir toda clase de menestras, sería punto interesante i de apoyo para el enemigo, haciendo escala en él impunemente antes de invadirnos”; el otro, que “se haría el abrigo del contrabando i desde Arauco se derramarían las mercaderías a todo el Estado, obstruyendo los canales productivos del comercio hasta reducir a la miseria i nulidad tanto las rentas públicas como el mismo comercio”. La primera dificultad “solo puede salvarse cuando sea reconocida la independencia del Estado, i no haya enemigos que temer”; la segunda “se evitará cuando el Estado, reconocido, engrandecido, opulento i ocupado de sí mismo, tenga poder para construir en aquel punto las fortalezas que deben asegurarlo i la marina que debe cruzar nuestros mares, para la protección del comercio”³⁸. El informe del Tribunal de Cuentas, emitido el 18 de julio de 1823, señala que es un “asunto de mucha gravedad” y que “puede ser muy benéfico i también muy perjudicial”, por lo que considera imprescindible un pronunciamiento de “la Junta Superior de Hacienda, por reasumir en ella lo gubernativo i económico de estos ramos”³⁹. Finalmente, el Ministerio Fiscal, teniendo a la vista los informes de Aduana y del Tribunal de Cuentas, el 21 de julio de 1823 señala que no hay suficientes antecedentes como para “decidir el negocio”, agregando que “no puede negarse que es gravísimo i necesita meditarse con mucha seriedad pesando nuestras circunstancias, nuestro comercio i extender la vista a lo porvenir para fijar una deliberación que no sea perjudicial a Chile”. Al Ministerio Fiscal le parece acertado que “se pase a la Junta Superior de Hacienda,

³⁸ Anexo N°. 290, Sesión 21°, 10 de septiembre de 1823. En Valentín Letelier (ed.). *Sesiones de los Cuerpos Legislativos de la República de Chile*, Tomo VIII, Congreso Constituyente (p. 168). Santiago: Cervantes, 1889.

³⁹ Anexo N°. 291, Sesión 21°, 10 de septiembre de 1823. En Valentín Letelier (ed.). *Sesiones de los Cuerpos Legislativos de la República de Chile*, Tomo VIII, Congreso Constituyente (p. 169). Santiago: Cervantes, 1889.

a quien corresponde resolver”, pero “con tal que la resolución que se dictase se presente al Congreso Nacional, próximo a reunirse”⁴⁰.

Tomando conocimiento de las observaciones y aprensiones de la Aduana General y del Tribunal de Cuentas, los solicitantes Vicuña y Coustillas elaboran un detallado memorial argumentando que las preocupaciones de las instancias gubernamentales no tienen fundamento alguno. Respecto de “la primera suposición”, de que se transforme la isla en “punto de interés y apoyo para el enemigo”, Vicuña y Coustillas señalan que

no se halla en aquella isla fondeadero ninguno que presente el menor abrigo a las embarcaciones, por chico que sea su porte, que procurasen hacerse de aquel punto un apoyo permanente para de allí incomodar o amenazar nuestras costas; que para escalar a ella no solamente es preciso anclar a unas dos millas a la mar, más aún, el abordarla es bastante arriesgado por los escollos que al sur i al norte la circundan. I no en todos tiempos es posible este anclaje; solamente lo es i con mui poca seguridad en el verano, por ser aquélla la estación del año en que son fijos los vientos del suroeste, punto diametralmente opuesto a la sola parte donde se pueda anclar, es decir al noreste.

Con respecto a los productos que se pueden obtener de su explotación, siendo “un punto tan reducido, mientras estén limitados a la industria rural, no podrán jamás influir sobre el estado político de Chile”. Sobre la “segunda suposición”, la posibilidad de llegar a ser “abrigo del contrabando”, señalan que “solo un establecimiento de industria rural i de beneficio de algunas producciones marítimas es el que se trata de formar en la mencionada isla i no depósito alguno o escala de comercio; a más de esto, el estado de barbarie de los habitantes de la parte del continente correspondiente a aquella isla no admite la suposición de ningún lucroso contrabando”. No se presenta “al que habite en la Mocha facilidad alguna para hacer en ellas el contrabando que no tenga igualmente toda embarcación que la frecuente, proceda de donde procediere”.

⁴⁰ Anexo N°. 292, Sesión 21°, 10 de septiembre de 1823. En Valentin Letelier (ed.). *Sesiones de los Cuerpos Legislativos de la República de Chile*, Tomo VIII, Congreso Constituyente (p. 169). Santiago: Cervantes, 1889.

De esta manera, “la aprehensión (...) acerca del contrabando es del todo ilusoria, i observaremos que, aun cuando no lo fuera, no podría nunca ser un motivo suficiente para dejar inculta aquella isla, al paso que tome allí incremento un establecimiento”. Señalan que “no se puede sin confundir suposiciones especiosas con el interés nacional, admitir que la formación de un establecimiento rural i de beneficio de algunas producciones marítimas en esa isla, pueda de ningún modo ser perjudicial al país i pueda atraerle consecuencias funestas i reducir a la miseria i nulidad tanto sus rentas públicas como su mismo comercio”.

Finalmente, aseguran que

repartiendo el Estado sus posesiones nacionales, i de este modo sustrayéndolas al poder de una administración que no puede de por sí cuidar de su mejora, para entregarlas a manos interesadas a su adelantamiento, aumentará en breve tiempo en una progresión rápida el número de sus habitantes, i no como ha sucedido hasta hoy día, solamente con los extranjeros que el comercio llame a nuestras costas, más aun con los que excitados con las ventajas que concede el Gobierno, se dejen llevar con la lisonjera esperanza de mejorar su suerte por su industria i trabajo.

Se logrará, así, “introducir en el país ramos de industria de que hoy carece, i sus riquezas aumentarse en proporción de su esmero i recompensar ampliamente sus sacrificios, teniendo el noble orgullo de marchar a la par de los demás estados nacientes, luego que ideas mezquinas no paralicen las medidas saludables que imperiosamente pida el interés nacional”⁴¹.

La Comisión de Gobierno del Congreso Constituyente se pronuncia respecto de la solicitud de cesión de la isla Mocha considerando que “las razones en que se fundan los Tribunales de Aduana, Contaduría i Ministerio Fiscal, para contradecirla (...) son de mucho peso, i no pueden balancearse con las ventajas de la agricultura, que alegan los pretendientes”. Las ventajas que alegan

⁴¹ Anexo N°. 293, Sesión 21°, 10 de septiembre de 1823. En Valentín Letelier (ed.). *Sesiones de los Cuerpos Legislativos de la República de Chile*, Tomo VIII, Congreso Constituyente (pp. 169-171). Santiago: Cervantes, 1889.

las lograrían mayores, empleando fuera de la isla esos brazos mismos en cualquier terreno de los muchos que ofrece, a poca costa, la provincia de Concepción, que no está expuesta como la Mocha a las irresistibles invasiones de un pirata o de cualquier otro enemigo, que en su caso sería convidado de la proporción de hallar en ella los víveres i abastos de que siempre necesitan las embarcaciones que doblan el cabo.

Remarcan que

no es un temor vano e ilusorio, es un peligro que amenaza siempre i que se ha realizado algunas veces; no hace muchos años que esta misma isla se hallaba poblada mejor que lo que podría ser ahora, haciéndose un fundo meramente rural i el Gobierno español la mandó dejar desierta porque sirvió de escala a los piratas que infestaban nuestros mares, i hallaron en ella un almacén de socorro a sus primeras necesidades; su mal puerto espantaría a los enemigos, para que allí no hagan escala; pero si hallan que comer, la necesidad les hará correr el riesgo para refrescar la gente i proveerse de lo necesario para seguir sus proyectos hostiles⁴².

Estas razones son suficientes, según la Comisión, para que se recomiende denegar lo solicitado por Vicuña y Coustillas.

En una sesión posterior del Congreso Constituyente se solicitan⁴³ las opiniones del director de la Aduana y Resguardo Marítimo de Talcahuano⁴⁴

⁴² Anexo N°. 352, Sesión 24°, 17 de septiembre de 1823. En Valentín Letelier (ed.). *Sesiones de los Cuerpos Legislativos de la República de Chile*, Tomo VIII, Congreso Constituyente (p. 266). Santiago: Cervantes, 1889.

⁴³ Anexo N°. 562, Sesión 39°, 22 de octubre de 1823. En Valentín Letelier (ed.). *Sesiones de los Cuerpos Legislativos de la República de Chile*, Tomo VIII, Congreso Constituyente (p. 336). Santiago: Cervantes, 1889.

⁴⁴ Anexo N°. 563, Sesión 39°, 22 de octubre de 1823. En Valentín Letelier (ed.). *Sesiones de los Cuerpos Legislativos de la República de Chile*, Tomo VIII, Congreso Constituyente (p. 336). Santiago: Cervantes, 1889.

y del intendente de Concepción⁴⁵, las que comparten las aprensiones de la Aduana General, pero, en definitiva, el Supremo Gobierno acepta la propuesta de Vicuña y Coustillas⁴⁶. Sin embargo, la ocupación de la isla no se realizó de manera efectiva y la isla Mocha continuará, formalmente, sin ocupantes, o al menos eso es lo que se piensa en los círculos gubernamentales.

TRÁFICO

Hubo cierto tráfico entre Talcahuano y la isla en las primeras décadas del siglo XIX. La balandra nacional PROVIDENCIA, “dedicada a la pesca de lobos”, realiza varios viajes entre isla Mocha y Talcahuano entre 1827 y 1828⁴⁷. El 8 de marzo de 1834 llega a Talcahuano la goleta nacional LAVINIA, “desde Valdivia, con escalas en las islas de la Mocha y Santa María”, con “su capitán José Manuel Álvarez [y] su cargamento de cueros y aceite de lobo”⁴⁸. El 11 de marzo, lo hace “la goleta nacional lobera CATALINA, de Valdivia y la Mocha”, con “su capitán Dionisio Aguayo [y] un cargamento de cueros de lobos”⁴⁹. El 31 de marzo de 1834, la goleta LAVINIA zarpa de Talcahuano rumbo a la isla de la Mocha, llevando como carga “un poco de vino”⁵⁰ y regresa el 7 de abril “de la isla de la Mocha, en cuatro días [...] con] su cargamento de cueros y aceite de lobo”⁵¹. El 4 de septiembre de 1834 zarpa de Talcahuano “la goleta nacional (antes peruana) LIMEÑA a la isla de la Mocha, a cazar lobos”⁵² y regresa el 10 de octubre “de Valdivia e islas de la Mocha y Santa María, en cinco días, con cargamento de cueros y aceite de lobos”⁵³.

⁴⁵ Anexo N°. 564, Sesión 39°, 22 de octubre de 1823. En Valentín Letelier (ed.). *Sesiones de los Cuerpos Legislativos de la República de Chile*, Tomo VIII, Congreso Constituyente (p. 336). Santiago: Cervantes, 1889.

⁴⁶ Fondo Intendencia de Concepción, vol. 50. Archivo Histórico Nacional, Santiago de Chile.

⁴⁷ Fondo Intendencia de Concepción, vol. 102. Archivo Histórico Nacional, Santiago de Chile.

⁴⁸ *El Faro del Bío-Bío* (Concepción), 12 de marzo de 1834.

⁴⁹ *Íd.*

⁵⁰ *Íd.*, 2 de abril de 1834.

⁵¹ *Íd.*, 16 de abril de 1834.

⁵² *Íd.*, 10 de septiembre de 1834.

⁵³ *Íd.*, 12 de octubre de 1834.

Estas goletas trasladaban gente, suministros, provisiones y productos entre Talcahuano, Valdivia, Mocha y Santa María, e incluso llevaban a Valparaíso los cueros y el aceite que los cazadores de lobos marinos, instalados en forma temporal o permanente, obtenían en las islas “de la Mocha” y Santa María. Por ejemplo, el 8 de abril de 1833 la goleta LAVINIA zarpa de Talcahuano hacia Valparaíso “con 5.000 cueros de lobo”⁵⁴, y el 4 de octubre de 1833 la misma goleta sale para Valdivia “con 40 arrobas de vino y 40 arrobas de aguardiente”, deteniéndose en isla Mocha⁵⁵.

En una fecha no determinada, otro empresario, Rafael Aguayo, ocupa la isla durante varios años, “sin autorización legal, dedicándose al cultivo y a la crianza de ganado”, e instala además “un astillero”. En ese lugar se construyeron “varias embarcaciones que sirvieron al tráfico naval de la zona; (...) se recuerdan los nombres de LA IMPERIAL, de cien toneladas, y la HERMOSA MOCHANA, de sólo cincuenta” (Pizarro, 1990, p. 36). Desde 1846, por fallecimiento de Rafael Aguayo, “la isla pasó a posesión del empresario Juan Alemparte, en las mismas condiciones con que la poseía su ocupante anterior, en atención a una gruesa deuda que tenía con Alemparte” (Pizarro, 1990, p. 37). Juan Alemparte y su padre, José Antonio, “tuvieron una gran influencia en todo el sur de Chile, no solo por la importancia de sus negocios en la economía regional, sino más bien por haber creado la primera flota mercante de veleros que hizo el comercio de cabotaje en las costas chilenas” y desde 1846 los Alemparte comienzan “a explotar las riquezas agrícolas y ganaderas de la isla y la pesca en sus aguas” (Pizarro, 1990, p. 37). El 27 de octubre de 1852 el Gobierno decreta “que la isla pertenecía al Fisco en dominio y propiedad” y ordena a “la Tesorería de Concepción tomar posesión material de ella”, pero esto no ocurrió debido a la inexistencia de medios para hacerlo (Pizarro, 1990, p. 37).

En 1841 se discutió la idea de transformar isla Mocha en un presidio, “en razón de la feracidad de su suelo y suavidad de su clima”. El gobierno finalmente “se desistió, al constatar que el estrecho que la separa del continente

⁵⁴ Íd., 28 de mayo de 1834.

⁵⁵ Íd., 28 de mayo de 1834.

es corto y las mareas ayudarían a eventuales fugas” (Westermeyer, 2011, p. 557), y, además porque su lejanía “dificultaría las inspecciones de las autoridades de gobierno” (Grez, 2007, p. 239). Las sublevaciones de los reclusos ocurridas en Juan Fernández “desincentivaron este tipo de iniciativas” (León, 1998, p. 158).

En diciembre de 1852 se registra en la Aduana Principal de Talcahuano la internación desde la isla de la Mocha de 417 galones de aceite de ballena y 25 cueros de vaca, con un valor de \$ 356,50⁵⁶; en enero de 1853, de 601 galones de aceite de ballena, a \$ 450,75⁵⁷, y, en marzo del mismo año, el ingreso de 1.040 galones de aceite de lobo, 1.200 piezas de cuero de lobo, 83 piezas de cuero de vacuno y 90 líos de charqui, con un valor total de \$ 3.027,5⁵⁸, lo que muestra el uso que “los ocupantes ilegales” le estaban dando a la isla en esos años: un lugar desde donde cazar ballenas y lobos y procesarlos, y también un espacio para la crianza de ganado vacuno. En 1854 la isla estaba comenzando a generar algunos productos agrícolas, pues en la Aduana de Talcahuano se registra, en febrero de 1854, la internación desde la isla de la Mocha de 38 arrobas de aceite de ballena, 64 fanegas de cebada y 10 quintales de quesos⁵⁹.

Para resolver la manifiesta incapacidad del Estado de cumplir con lo acordado en 1852, se decide “arrendar la isla por un mínimo de \$ 400 anuales y por el plazo de cinco años, renovables”. Juan Alemparte, con su socio Ramón Pacheco, son los únicos que se presentan a la licitación y el arriendo les es concedido oficialmente el 4 de agosto de 1857 (Pizarro, 1991, p. 38).

El incremento del tráfico marítimo, constituido por pequeñas goletas entre Talcahuano y la Mocha, es un reflejo de lo que estaba sucediendo en esos años en la isla. Una de las embarcaciones con más menciones en los registros de entrada y salida de buques en Talcahuano era el pailebot/goleta⁶⁰

⁵⁶ *El Correo del Sur* (Concepción), 20 de enero de 1853.

⁵⁷ *Íd.*, 15 de febrero de 1853.

⁵⁸ *Íd.*, 19 de abril de 1853.

⁵⁹ *Íd.*, 8 de abril de 1854.

⁶⁰ LA VOLADORA es clasificada a veces como pailebot, a veces como goleta. El pailebot tiene aparejo de goleta, pero, a diferencia de la goleta, que tiene todos sus mástiles de igual o similar longitud, el mástil de proa o trinquete del pailebot es considerablemente más corto.

VOLADORA, de 48 toneladas, construido en 1856 en Talcahuano, perteneciente a J. Scalone, del mismo puerto, matriculado en el Registro de la Marina Mercante con el número 612⁶¹. El 30 de noviembre de 1857 la goleta VOLADORA, capitán Rabenza, llega a Talcahuano procedente de isla Mocha con un cargamento de maderas, y el 6 de diciembre se encuentra en la bahía de Talcahuano “descargando maderas de la isla Mocha [para] Pacheco [uno de los socios arrendatarios de la isla]”⁶². El 9 de enero de 1858 sale para la Mocha la goleta VOLADORA, capitán Paulsen, con un cargamento “de ladrillos”⁶³. El 7 de octubre de 1858 zarpa de Talcahuano, capitán Picardi, rumbo a isla Mocha con un cargamento de frutos, y regresa el 23 de octubre con carga surtida⁶⁴. En 1859 tenemos registros de varios viajes del pailebot/goleta VOLADORA entre Talcahuano e isla Mocha. El 6 de marzo llega a Talcahuano la goleta VOLADORA, capitán Picardi, 4 tripulantes, tres días de navegación, de la isla Mocha, con seis pasajeros y frutos. El 19 de marzo la goleta zarpa nuevamente rumbo a isla Mocha, en lastre. El 30 de marzo regresa a Talcahuano, dos días de navegación, con frutos. No tenemos información sobre un nuevo zarpe, pero sabemos que el 21 de abril la goleta VOLADORA, capitán Picardi, cuatro tripulantes, está en Talcahuano luego de tres días de navegación desde isla Mocha con una carga de frutos. Entre mayo y septiembre la goleta no va a la isla, sino a Chiloié y Valparaíso, pero reinicia sus viajes de nuevo en octubre de 1859⁶⁵.

A mediados del siglo XIX se desarrollaban en la isla diversas actividades agropecuarias, forestales y pesqueras. Carlos Pozzi, gobernador marítimo de Concepción, informa el 30 de abril de 1864 de la existencia en isla Mocha de una “empresa” dedicada a la pesca de ballenas y lobos marinos, con Ramón Pacheco como “dueño”. Entre mayo y diciembre de 1863, con tres chalupas y 16 hombres, habían “fijado” tres ballenas, que produjeron 4.411 galones de aceite, a 68 centavos el galón, y cazado un número no definido de lobos

⁶¹ Estado General de la Marina Mercante al 15 de mayo de 1857. Fondo Ministerio de Marina, vol. 125. Archivo Histórico Nacional, Santiago de Chile.

⁶² *El Correo del Sur* (Concepción), 12 de diciembre de 1857.

⁶³ *Íd.*, 23 de enero de 1858.

⁶⁴ *Íd.*, 20 de noviembre de 1858.

⁶⁵ *Íd.*, 31 de octubre de 1859.

marinos, que dieron 240 galones de aceite, a 58 centavos el galón, lo que significaba una ganancia total de \$ 3.149 (Pozzi, 1864, p. 150)⁶⁶.

Luego de la muerte de Juan Alemparte en 1895, la isla es arrendada por el empresario Daniel Vial Carvallo, que se hace cargo de ella en 1900. Uno de los proyectos que emprendió en la isla fue instalar un criadero de caballos para el Ejército de Chile, que no tuvo mayor éxito debido a las condiciones inadecuadas de la isla para estos trabajos.

EXPLORACIONES

El Gobierno comienza a conocer mejor la isla y la zona en la que se sitúa, sobre todo después de la realización, en la segunda mitad del siglo XIX, de una serie de operaciones hidrográficas en las costas del centro-sur del país. El capitán Leoncio Señoret, al mando de la fragata MAULE, fondea en la isla Mocha el 4 de enero de 1855 y escribe que “el señor Pacheco, administrador de la isla, nos proporcionó un práctico para conducir los buques al sur de la Mocha, al abrigo de unos bancos o islotes que forman una buena bahía, muy abrigada del norte y de acceso fácil para vapores (1855, p. 38). Señoret vuelve el 18 de marzo de 1862 y envía al teniente Viel y al guardiamarina Pomar “para explorar y levantar el plano de la parte sur de aquella isla que en 1854 me ofreció un excelente abrigo para los vapores CAZADOR y MAULE, contra un terrible temporal del norte”. En ese momento se entera de que recién había fallecido “el práctico Isidro Robles, que me condujo entonces a aquel fondeadero y que esperaba había de prestarme nuevos servicios” (Señoret, 1862, p. 22). Al día siguiente se dirige al fondeadero nororiental de la isla, “donde recibe algunos refrescos debido a la galantería del arrendatario de la isla don Ramón Pacheco” (Señoret, 1862, p. 23). Pacheco es descrito en 1855 como “administrador” y en 1862 como “arrendatario” de la isla. El 9 de septiembre de 1861 Ramón Pacheco procede

⁶⁶ cf. *El Correo del Sur* (Concepción), 8 de marzo de 1864.

a renovar el arriendo de la isla, “de propiedad fiscal”, por otros cinco años, en “cuatrocientos veinticinco pesos anuales”⁶⁷.

El 16 de diciembre de 1892 llega por primera vez a la isla el capitán Froilán González, al mando de la fragata PILCOMAYO, con la misión de definir los lugares donde se levantarían los faros en la isla. Lo acompaña en su recorrido el administrador de la isla, el Sr. Casanueva, “que conocía palmo a palmo aquella localidad” (González, 1898a, p. 18). El 8 de octubre de 1893 llega por segunda vez con la misión de continuar los estudios sobre la instalación de los faros y, además, levantar un plano de la isla, “que es tan solo una hacienda próspera, abundante en ganado mayor y algunos cultivos” (González, 1898b, p. 62). En esa oportunidad, el capitán González elabora un detallado informe, principalmente desde un punto de vista geográfico, pero también entrega algunos antecedentes históricos y sociales. Indica que “los habitantes de la isla son todos inquilinos de la Hacienda” y que entre ellos “hay como 50 hombres, otras tantas mujeres, y como 100 niños de ambos sexos”.

La actividad principal de la gente es la agricultura, pero cuando “las labores del campo les dejan tiempo, los habitantes se dedican a trabajos de mar, pesca de ballenas y caza de lobos que abundan en la isla Quechol, pero son lobos comunes y no finos, o los llamados de dos pelos”. De los lobos “aprovechan solamente los cueros para lazos, famosos por su resistencia”. Señala que hace algunos años, debido a las bravezas del mar, “se dio vuelta una ballenera perteneciente a la Hacienda, pereciendo los nueve inquilinos que la tripulaban” (González, 1898b, p. 63).

Toda la población “vive en miserables ranchos de madera, con techos de paja, ubicados entre la caleta de la Hacienda y la Calera”. La Casa de la Administración “es vieja y poco confortable”. Se pueden obtener “víveres frescos a precios módicos y de muy buena calidad”. La carne de vacuno “es buena y mejor la de Castilla; abundan los chanchos y no escasean los cabros”. Las aves de corral y los huevos son baratos, “pero las legumbres escasean algo”. En cuanto a las aves silvestres, “se ven bandadas de numerosas torcazas, sobre todo por la mañana y por la tarde”. También hay bastantes “avecasinas, zorzales

⁶⁷ *El Correo del Sur* (Concepción), 10 de septiembre de 1861.

y patos silvestres”. Entre los peces hay corvinas, lenguados, merluzas y “en las rocas de la isla se encuentran erizos muy gordos y en las playas abundante y variado marisco” (González, 1898b, p. 64). También hay una explotación de cal, “que se fabrica con los depósitos de conchas de la playa que se encuentra en abundancia” en esta parte de la isla. La caleta tiene el nombre de La Calera y fondean frente a ella “las goletas y pequeños vapores que embarcan la cal” (González, 1898b, p. 65).

LA ETNOGRAFÍA DE CAÑAS PINOCHET

El 15 de abril de 1902 Alejandro Cañas Pinochet lee una conferencia en la Sociedad Científica de Chile, en la que entrega diversos antecedentes sobre la situación de la isla Mocha en esos años. Cuenta que “la Mocha es de propiedad fiscal y el Fisco ofreció en arrendamiento la isla a quien tuviese interés en explotar las riquezas que encerraba; y parece ser que el emprendedor caballero don Juan Alemparte fue el primer arrendatario que estableciera en ella una inteligente explotación”. Debido al fallecimiento de Alemparte, “hoy día otro inteligente capitalista [Daniel Vial] se ocupa en trabajarla, implantando allí todas las especulaciones de que la isla es susceptible”. Se han llevado “familias colonizadoras”, pero “se han radicado no como colonos sino como inquilinos, sometidos a las estrechas condiciones en que ha sido establecido el inquilinaje en nuestro país”. Se ha “dado preferencia en la especulación” al giro de “la crianza pecuaria”, para cuyo propósito “las tierras han sido divididas en potreros numerosos, que se mantienen empastados por un sistema inteligente de rotación” (Cañas Pinochet, 1902, p. 70). Se crían “dos mil y más animales vacunos, otras tantas cabezas de ganado lanar, en las condiciones en que viven y se desarrollan en la isla, dan a los explotadores una venta cuantiosa, tanto en carne, que es sabrosísima por la naturaleza de los pastos de la isla, como en lana y la elaboración de la leche”. Los productos obtenidos se llevan a Talcahuano, “para donde la isla todo lo exporta, aunque dista de Lebu solo 5 a 6 horas” (Cañas Pinochet, 1902, pp. 70-71). Para Talcahuano llevan, además de los quesos, “animales engordados en estas pastosas praderas, como bueyes, novillos, vacas, corderos y cerdos, que son (...) particularmente estimados” (Cañas Pinochet, 1902, p. 71).

La agricultura es desarrollada por los “colonos” y entre los cultivos “la cebada es el cereal que se siembra de preferencia” y también la papa, que tiene un rinde de “cuarenta y más por unidad” (Cañas Pinochet, 1902, p. 68). Los colonos/inquilinos

son obligados a vender a la Hacienda todo el exceso de sus cosechas, deducido lo necesario para su consumo y siembra próxima; nada pueden sacar fuera de la isla (...) y aquí surgen las dificultades y los descontentos porque en la valorización de los productos la Hacienda ofrece y paga precios verdaderamente inconcebibles: la cebada la compra a un peso la fanega, las papas a setenta y cinco centavos (Cañas Pinochet, 1902, pp. 71-72).

En la isla hay también una explotación de “bancos de conchas fósiles de moluscos” para obtener cal. La Hacienda “ha construido (...) siete hornos caleros, con cabida de setenta quintales cada uno”, donde trabajan cuatro personas ocupadas “en cargar, quemar y descargar cada horno”. La cal se transporta a Valdivia, “donde se vende a buen precio para los numerosos establecimientos de curtido que hay en la provincia” (Cañas Pinochet, 1902, p. 71).

Señala, en forma tajante, que “en la isla no hay pescadores”, excepto “el labriego Cayetano Aguirre que echa a veces su trasmallo con el que recoge sabrosas piezas”. Fuera de esta persona, nadie se ocupa de “la pesca menor”, pero en cuanto a “la pesca mayor o de la ballena y lobos”, el interés “se halla difundido entre muchos, aunque no todos poseen los elementos de pesca ni las cualidades de valor, previsión, agilidad y serenidad que se requiere en estas riesgosas empresas (Cañas Pinochet, 1902, p. 68). Indica que “entre los inquilinos hay algunos arrojados balleneros que, por placer, más que por utilidad pecuniaria, pescan todos los años algunas ballenas, cuyo aceite y barba lo venden a la Hacienda” (Cañas Pinochet, 1902, p. 72). Las ballenas son perseguidas con mucho interés “porque una sola suele dar en pocos días de trabajo lo que se obtiene en meses de ocupaciones en las labores de la tierra”. Por ejemplo, “una buena right whale suele dar dos mil y más galones de aceite y de cinco a seis quintales de barba, que se vende hasta quinientos pesos el quintal” (Cañas Pinochet, 1902, p. 69). Después de cazarlas, despostarlas y sacarles el aceite “después de innumerables frituras en calderos

inadecuados, la Hacienda lo paga a sesenta centavos el galón, siendo el precio corriente en Talcahuano, un peso y cincuenta centavos”. Agrega que “la barba extraída de una right whale que pesó 670 libras, fue pagada con \$ 216, porque la hacienda abonó doce pesos a cada uno de los dieciocho hombres que se ocuparon en beneficiar la ballena, siendo que cada quintal vale 500 pesos” (Cañas Pinochet, 1902, p. 72).

La caza de lobos “suele ser también provechosa”. Uno de los cazadores, Pedro Ríos [Riffo], “tal vez el más arrojado y diestro de todos”, que ha cazado 19 ballenas, “nos refería una matanza de novecientos lobos que él y algunos compañeros habían hecho en un día en el islote Guichol [Quechol] o de Lobos, todos muertos a garrote” (Cañas Pinochet, 1902, p. 69).

LA COLONIA

En 1929 se pone fin al contrato de arriendo de la isla y es traspasada mediante los Decretos Supremos 3.202 (13 de junio de 1929) y 3.560 (12 de julio de 1929) del Ministerio de Fomento a la Caja de Colonización Agrícola, agencia gubernamental creada a fines de 1928 para “formar, dirigir y administrar colonias destinadas a organizar e intensificar la producción, propender a la subdivisión de la propiedad agrícola y fomentar la colonización con campesinos nacionales y extranjeros”⁶⁸. La isla pasa a denominarse Colonia La Mocha.

En 1938 la Caja de Colonización Agrícola subdivide la isla en 32 parcelas y se las entrega a un grupo de colonos formado por empleados e inquilinos de la institución, dejando el centro montañoso en poder del Fisco. El proceso de entrega de las parcelas se realiza en forma paulatina, periodo en el que sus funcionarios acompañan a los colonos asesorándolos en los momentos iniciales de explotación de sus terrenos. En general, los isleños tienen un buen recuerdo de la etapa en que la Caja de Colonización Agrícola

⁶⁸ Ley 4.496 del Ministerio de Fomento que crea la Caja de Colonización Agrícola (10 de diciembre de 1928). *Diario Oficial* (Santiago), 15 de diciembre de 1928.

estuvo a su cargo. En 2001 el antropólogo Juan Pablo Silva hizo algunas entrevistas en la isla sobre la situación de los colonos en esos años:

La isla se manejaba muy bien, tenía de todo (...) por ejemplo, la Caja tenía sus lanchas, sus embarcaciones, para sacar sus productos y llevarlos a los barcos (...) había unas cinco compañías navieras (...) y el gobierno les decía a estas compañías: “Ustedes van a prestarle servicio a la isla Mocha, una un mes, la otra otro mes, haciendo pasar un barco, por ejemplo, de norte a sur, y otro de sur a norte”. Por supuesto, tenían una subvención; esto duró hasta el gobierno de Jorge Alessandri [1958-1964], si no me equivoco (SG, 2001; en Silva, 2002, p. 10).



Figura 9. Ganado en el sector sur. (Foto D. Quiroz)

Pero no solamente tenía su propia lancha, sino que también “había un aserradero, había un lugar donde se guardaban las embarcaciones, que era una especie de dique, había también una máquina trilladora, que ahora no existe” (LO, 2001; en Silva, 2002, p. 11). El administrador de la Colonia

(Armando Arancibia fue el último) asesoraba a los parceleros, “les decía, tú tienes que sembrar esto y este lugar lo dejas para crianza, este para ovejas (...), ellos iban guiando al colono; en esos años que la Caja de Colonización se preocupó de los colonos, la isla estaba bien, la gente se preocupaba de sus tierras, de sus cultivos, de la crianza de sus animales” (SG, 2001; en Silva, 2002, pp. 11-12).

Alfredo Herrera trabajó para la Caja entre 1942 y 1963. Su labor era “atender las carretas que venían a dejar carga a la bodega; llegaban de repente buques a las diez de la noche y tenía que ir a bordo, entraba con mi libreta para anotar la carga y descarga, esa era mi profesión”. Cuenta que cuando pasaba un buque “estaba día y medio cargando; (...) se llevaba ciento cincuenta vacunos; se amarraban los animales al lado del bote, y lo remolcábamos con lancha; las cosas que se vendían para comercio eran la arveja, la papa y los animales, más que nada, los animales (...); el trigo que se sembraba era para consumo interno”. Agrega que “llegaban buques todos los meses, pasaban de norte a sur y de sur a norte; había cuatro compañías de buques que pasaban a la Mocha; ahora ni eso tenemos, se acabó todo” (AH, 1991; en Quiroz y Zumaeta, 1997, p. 26).

LOBEROS, *AGAIN*



Un tema recurrente en las primeras conversaciones que sostuve durante el verano del 90 con los habitantes de isla Mocha, eran extensos relatos sobre las antiguas cacerías de lobos marinos realizadas durante la primera mitad del siglo xx y, probablemente, también en la segunda mitad del siglo xix. La caza de lobos marinos era, en esos años, una de las actividades más significativas desarrollada en la isla, como complemento importante de sus trabajos agropecuarios. Era recordada por todos y cantada por algunos, en forma de vales, polcas y cuecas, como un ejemplo de heroísmo y valentía. Conversar sobre este tema les era muy grato y no había que realizar grandes esfuerzos para obtener la información necesaria que permitiera “reconstruir” la cacería de lobos marinos. Incluso algunos me buscaban para entregarme un dato que se les había olvidado en conversaciones anteriores (Quiroz, 1992, 2007).

La canción más característica de la isla, y tal vez con mayor identidad, es el vals *A bogar, a bogar*, que transcribimos completo, pues resume las operaciones loberas en la primera mitad del siglo xx en isla Mocha.

Desolado en esta isla me encuentro / y rodeado de este inmenso mar /
esperando que salga la luna / para ir a Quechol a cazar / esperando que salga
la luna / para ir a Quechol a cazar.

(Estribillo): A bogar, a bogar / sin dejar de remar / que llegando a la piedra
del Consuelo / qué felices nos vamos a encontrar / que llegando a la piedra
del Consuelo / qué felices nos vamos a encontrar.

El islote repleto de lobos / que de tierra podemos mirar / que teniendo
el lobo en La Fortuna / de seguro vamos a matar / que teniendo el lobo
en La Fortuna / de seguro vamos a matar.

(Estribillo)

Los lanceros y paleros están listos / esperando orden del capitán / alistad
los cuchillos, muchachos / los lobitos vamos a descuear / alistad los cuchillos,
muchachos / los lobitos vamos a descuear.

(Estríbillo):

Terminada ya la cacería / sacaremos la cuenta, el total / alistad los bolsillos, muchachos, / que Arancibia nos viene a cobrar, / alistad los bolsillos, muchachos, / que Arancibia nos viene a cobrar.

(Estríbillo):

A bogar, a bogar

(recopilado en isla Mocha, 9 de septiembre de 1996).

La cacería de lobos se inicia tempranamente en isla Mocha (en cuyas aguas la ballena Mocha Dick, más conocida como Moby Dick, reinara en la primera mitad del siglo XIX). Sabemos que a fines del siglo XVIII cazadores de Nueva Inglaterra estaban persiguiendo lobos, con éxito, en los islotes que rodean el sector sur de la isla, y que vivían en ella por temporadas que a veces alcanzaban los seis meses. En la memoria de los actuales habitantes de la isla, la caza de lobos era una actividad con historia antigua: “Cincuenta, cien años atrás, ya se mataban lobos; cuando llegamos acá, en 1936, se vivía nada más que de eso” (CB, 1990). Terminó recién en la década de los 60, “como en el 50 y tanto ya no hubo cacería, ahora lo que está haciendo el lobo es harto perjuicio a la gente, los lobos se enredan y la lamentación es grande” (AC, 1992). Muchos de los mochanos recuerdan hoy con mucha nostalgia su participación como loberos en las expediciones realizadas a los distintos islotes que rodean la isla (El Trabajo, Quechol, entre otros).

Este texto recoge y reúne los fragmentos surgidos durante estas conversaciones con Carlos Brendel, Alfredo Herrera, Pedro Aguirre y Alfredo Cid, y “construye” un discurso que “reconstruye” una actividad ya desaparecida. En 2007 se realizó un interesante trabajo de rescate de “las memorias loberas”, en el que tuve la oportunidad de participar para mejorar así el conocimiento acumulado sobre las características de la actividad, gracias a los testimonios de un grupo de hombres y mujeres que habían participado, de distintas maneras, en ellas: Juan Varela, Miguel Varela, Emiliano Aguirre, Guillermo Aguirre, Hugo Durán, Anaclovia Guzmán, Edina Guzmán, Jaime Hahn, Ricardo Hoppe y Sebastián Pincheira (Borie *et al.*, 2008).

El 22 de octubre de 1937 el diario *La Nación* de Santiago informa sobre “lo que ocurre con la caza de lobos en la isla Mocha”, señalando que “no es efectivo que la Caja de Colonización defienda a un extranjero contra un chileno”, y transcribe la carta que Óscar Villalobos Rodríguez, director de la Caja de Colonización Agrícola, le envía al director del diario *La Hora*:

En *La Hora* de ayer y de anteayer aparecen algunas informaciones respecto de supuestos manejos que haría, en la Colonia “La Mocha”, un terrateniente amparado por la Caja de Colonización Agrícola y que tendrían por objeto arruinar a un industrial chileno. La Dirección de la Caja lamenta que en este caso *La Hora* no haya aprovechado la invitación que reiteradamente se le ha hecho para proporcionarle amplios antecedentes respecto de los asuntos que desee esclarecer. Las dificultades del señor Uribe con la Caja son, en síntesis, las siguientes: “En agosto de 1935 se presentó a la Caja el señor Luis Uribe, pidiendo algunas facilidades para instalar en La Mocha la industria del pescado seco. En dicha presentación y en otras posteriores hechas a su nombre y en el de la Sociedad Uribe v Cía. Ltda., dejó especialmente constancia de que no se interesaba por la caza de lobos marinos porque tenía conocimiento que ésta constituía una de las principales fuentes de entradas de los colonos de la Caja y la Sociedad no deseaba lesionar intereses de terceros. Mientras se tramitaba esta solicitud, que fue informada favorablemente por el Administrador de la Colonia, quien creyó como la Caja en la buena fe del señor Uribe, dicho señor se instaló en la Isla y se dedicó únicamente a la caza de lobos. En vista de este proceder, la Caja se ha negado a dar al señor Uribe las facilidades que había solicitado y ha tratado aun de evitar su llegada a la Isla porque, además de hacer la competencia a los colonos en una industria que es para ellos de tanta importancia, se ha dedicado a transportar bebidas alcohólicas a la Isla, violando las disposiciones de la ley correspondiente y las instrucciones de la Caja, que prohíbe en sus colonias el comercio de dichas bebidas. El señor Pablo Hahn, a quien en la información se hace aparecer como Administrador de la Colonia, no desempeña dicho cargo, pues es solamente un parcelero que tiene la representación de los 94 jefes de familias de la Isla, quienes le han encargado la defensa de sus intereses en la caza de lobos, como

consta de un acta de fecha 22 de febrero de 1937, firmada por todos ellos ante el Oficial del Registro Civil de La Mocha. Como se ve, la Caja no ha tratado de defender a un industrial extranjero en contra de un chileno, sino que ha defendido a sus colonos y a los demás habitantes de la Isla, de los abusos de un extraño. Acogiéndome a la ley de imprenta, pido al señor Director se sirva ordenar la publicación de esta carta en el mismo sitio y con los mismos caracteres con que se ha dado publicidad a las informaciones referidas⁶⁹.

De la lectura de la carta se desprende la relevancia que en esa época tenía la caza de lobos marinos para los habitantes de la isla Mocha, pues era “una de las principales fuentes de entradas de los colonos de la Caja”, de modo que se organizaban para impedir las operaciones de personas “de afuera”, que afectaban sus intereses en las cacerías.

Las principales agrupaciones de lobos marinos están en el sur, a tres millas de la costa: se trata de las loberías del islote del Quechol. Carlos Brendel señala que la Caja les “había sacado la concesión de los islotes y playas de la isla Mocha a todos nosotros y pagábamos un derecho por esto a la Capitanía de Puerto de Talcahuano, por lo que solo los mochanos podían ir a cazar lobos a Quechol” (CB, 1990). Esta información es bastante precisa, porque en 1936 la misma Caja informa que mediante “el decreto N°. 1.230, del Ministerio de Defensa Nacional, se concede a la Caja [de Colonización Agrícola] las playas y una faja de 8 metros de ancho en la Isla Mocha y los islotes denominados Quechol, Trabajo, Resbalosa, Muerto, Docas y El Saco, con el objeto de ampliar la explotación agro pesquera y la caza de lobos marinos a que se dedican los colonos⁷⁰”.

La caza de lobos de mar era una operación muy bien estructurada. Estaba a cargo de un capitán de pesca, elegido por los propios loberos, con dos ayudantes, obedecidos en todo por los demás. Alfredo Herrera señala que “entre los capitanes que había aquí estaba Segundo Riffo y después Félix

⁶⁹ *La Nación* (Santiago), 22 de octubre de 1937.

⁷⁰ *Id.*, 26 de octubre de 1936.

Durán y Gregorio Parra, esos eran los capitanes antiguos, los mejores capitanes” (AH, 1990). No todos los participantes en la cacería (que en algunas oportunidades llegaban al centenar de personas) desarrollaban las mismas tareas. Alfredo Cid nos comentaba que

en realidad, era una forma tremenda de disciplina la que había que tener para ser lobero. Las cacerías de lobo, o el personal lobero, siempre era mandado por un capitán de pesca. Este capitán de pesca era elegido por todo el personal lobero que había, siempre se buscaba el hombre más capacitado, con más criterio, más serio para sus cosas, con mejor manera de pensar. Y también se reelegía todas las veces que fuera necesario o se votaba de inmediato cuando hacía una maniobra que no estaba de acuerdo a lo que era la cacería del lobo. Sí, pues, a veces era culpa del capitán que el lobo se fuera todo, todo (AC, 1993).

La primera misión del capitán de pesca era convocar la cacería, lo que ocurría normalmente una o dos semanas antes de su realización. Para Pedro Aguirre,

el lobo se iba a matar cuando era el tiempo, porque el lobo subía arriba al planchón que había en Quechol y ahí se espera, ahí se espera el tiempo cuando puede ir a matar, hay un señor que está nombrado para que ordene la cacería, entonces, cuando es tiempo, este mismo señor manda avisar o él mismo avisa que tal día hay que ir a la cacería, eso era lo que se hacía, no era cosa de ir a matar nomás, para eso hay órdenes y las órdenes son para obedecerlas (PA, 1991).

El capitán de pesca organizaba su equipo, nombraba ayudantes, y con ellos dirigía la cacería. Alfredo Cid agrega que “el capitán tenía sus ayudantes, siempre eran elegidos dos ayudantes; estos ayudantes le servían desde el momento que comenzaba a mandar, y comenzaba a mandar desde que se decide que en 15 o 10 días más vamos a ir a la cacería del lobo; así comenzábamos a prepararnos, se preparaban las embarcaciones, se venían a dejarlas al sur, las herramientas, todo” (AC, 1993).

Emiliano Aguirre relata que la cacería se hacía “cuando el lobo estaba gordo; el lobo ahora en septiembre se está recién recuperando, el lobo, está engordando; así que había que hacerlo cuando era enero, febrero, esas matanzas se hacían, en esa fecha el lobo está gordo y todo eso uno lo tenía como experiencia, porque uno trabajó tantos años en la cuestión del lobo” (EA, 2007).

La gente se congregaba en un lugar preestablecido, en el lado sur de la isla. Desde ese momento quedaban todos bajo las órdenes del capitán de pesca: “Ese hombre, el que iba a cargo de toda la patota, de unos cien loberos, pongámonle, era el responsable y lo que pasara le caía a él la Capitanía de Puerto, así, el hombre era muy enérgico y tenía que ser así” (AH, 1990). “Estábamos bajo las órdenes del capitán, a veces se nos ocurría a nosotros salir de noche desde los ranchos donde estábamos ubicados, pero que no supiera el capitán ni por na’ que uno había estado afuera del recinto” (AC, 1993).

Sebastián Pincheira señala que

la gente en las tardes se reunía y cada uno con su herramienta de combate, uno con los palos, otro con lanzas, y todo eso tenía que verlo el capitán, las herramientas, él tenía que verlas, si era bueno el material que llevaban, si aguantaba; lo que se usaba en ese tiempo le llamaban el palo lobero, con este se mataban lobos, entonces esto, había uno que le decían que iba a resguardar al compañero, el de la lanza tenía que ir con uno que llevaba el palo lobero, cuidándose ambos dos. A mí me tocó usar ese palo también, se le pegaba a los lobos siempre en la cabeza, en otra parte no, tenía que ser en la cabeza, siempre en la parte de la nariz del lobo, ahí se le pegaba (SP, 2007).

Familias completas se instalaban el sur. Alfredo Cid dice: “Nos preparábamos, se llevaba lo mejor que había para el sustento, el pollo, los corderos, el chanco se llevaba, nadie iba sin llevar carne, y llegábamos al lado sur en carreta, todos iban con sus familias, no quedaba nadie en las casas; y así llegamos al lado sur, y a todos con su familia los ranchos, que le llamábamos, los hacíamos debajo de los árboles” (AC, 1993). Juan Varela cuenta que cuando era tiempo “se empezaban a arreglar las carretas, a arreglar las embarcaciones, los remos” y se llevaban todo desde el norte, donde vivían, para el sur, para

la playa esa que le llamábamos el Varadero; ahí se iban a dejar todos los botes de este lado para allá, a puro remo nomás, con doble bancada a veces, y a veces con viento, con todo, contra viento y marea, como es el dicho, y había que llegar allá y la cacería estaba, digamos así, para la menguante; había que aprovecharla, en cierto tiempo, en diciembre, febrero, marzo, por ahí ya se debía estar cazando lobos; nosotros en ese tiempo no íbamos a los lobos, cuando hacían grandes cacerías los viejitos, los papás; pero mataban sus 2.000, 2.500 lobos en una cacería, y así, a veces hasta dos cacerías en el año se hacían, en la temporada de verano (JV, 2007).

Hugo Durán lo confirma: “Nosotros y los mayores de nosotros, los papás, traíamos los botes del otro lado, del puerto, ahí estaban antes todos los botes, antes, las chalupas; se traían a puro remo para este lado, donde don Mario Hahn, El Saco, que le llamaban, ahí se esperaba tiempo bueno y se iba a la pesca de lobo a puro remo nomás” (HD, 2007).

Edina Guzmán dice que

primero nos arranchábamos acá en Los Guzmanes, en esa ensenada por la orilla del cerro, ahí nos arranchábamos todos debajo de las ramas, llevábamos latas y las poníamos arriba, para protegernos en la noche; después nos íbamos para El Saco, ahí nos arranchábamos, en toda la pampa, hacíamos las camas, las hacíamos abajo de la misma carreta nomás y hacíamos fuego; nos protegíamos con ramitas, así hacíamos cualquier reparo para el fuego; llevaba cada cual las legumbres, todas esas cosas que uno lo produce aquí, llevábamos la papa, todas esas cosas, y sacábamos marisco también de vez en cuando, caracoles, todo lo que es marisco, el luche también se preparaba, todas esas cosas; lo indispensable era la comida, hacíamos el almuerzo primero y después nos preparábamos para ir a enyugar los bueyes, ponerle la cadena a los ganchos y estar lista cuando vinieran los botes para ir a la playa a arrastrar la bolsa para arriba (EG, 2007).

Anaclovia Guzmán complementa lo dicho: “Bueno, acá era esperar nomás que llegaran, haciéndoles la comida y todo eso, a eso se iba allá, a arrancharse

igual como se hace con la luga, a esperar a los trabajadores que llegaran y tenerles todo listo para que se sirvieran algo caliente” (AG, 2007).

La cacería se iniciaba con “la vuelta de la luna”, es decir, cuando el capitán “veía las condiciones que reunía el mar, las bajas mareas, en menguante o crecientes, con viento sur, pues así el lobo no se daba cuenta de la llegada de nosotros” (CB, 1990).

Se partía ya para la cacería, siempre se andaba buscando la vuelta de la luna, que le llamamos los loberos, llámese la menguante, terminación de la menguante, porque con las bajas más grandes, porque el lobo en la marea alta se va haciendo más arriba del islote, entonces, cuando la marea es grande la baja también es grande, entonces había que aprovechar las bajas (AC, 1992).

Una vez que se reunían las condiciones ambientales necesarias, el capitán de pesca ordenaba embarcarse hacia Quechol. El mejor momento para salir a cazar era, según Juan Varela, “en las mañanas, de madrugada, ahí se esperaba la mañana para salir en los botes; a las cuatro de la mañana había que estar tomando café, (...) antes de la aclarada, antes que saliera el sol había que estar en el islote, al pie del lobo, antes que despertara, así que siempre se le robaba el sueño, se le pillaba” (JV, 2007).

En la noche anterior a la salida, se juntaba “el capitán con la gente que había, unos llevaban una lanza y otros, que eran los más nuevos, llevaban un palo lobero” (AC, 1992). De esta manera, “cada lancero iba cuidado por un palero... ese era el personal que se distribuía en tierra” (AC 1992). Guillermo Aguirre dice que

diez, quince embarcaciones se iban a la caza de lobos, cada bote iba con seis bogas y el piloto, que iba gobernando la embarcación; esa era la pega de nosotros antiguamente, a las seis de la mañana teníamos que andar con el agua hasta la cintura metidos en las embarcaciones, echándolas al agua para irnos al islote; llegábamos sin mover ni la boca, nada, no podíamos hablar, si no los lobos se arrancaban; y buscarles el lado, si había viento del norte, no podíamos venirnos de norte a sur, teníamos que irnos de este a oeste,

porque nosotros somos un poco hediondos, el lobo se arrancaba al tiro, tomaba el olfato, oiga, y se iban todas las lobas, todas; ese era el detalle de la caza de lobo (GA, 2007).

Hugo Durán indica que “más o menos veinte botes salían; en cada bote había como seis tripulantes y el capitán del bote, llegábamos a Quechol; antes se nombraba dos capitanes, en aquella época eran don Félix Durán y el don finado Riffo” (HD, 2007).

En el islote de Quechol estaban las principales loberías trabajadas por los habitantes de la isla. Ricardo Hoppe lo describe de manera muy detallada:

En Quechol están los Guanayes, que le decíamos, hacia una punta más angosta, al este. Al otro lado, al norte, está el Varadero, que le llamábamos. En los Guanayes siempre se atracaban las embarcaciones, por el lado de tierra. Por ejemplo, si eran seis embarcaciones, tres en los Guanayes y tres en Varadero. Hay una piedra grande que le llaman la Piedra del Consuelo, por aquí pasábamos nosotros, por el lado de la piedra, para adentro. Alrededor del islote son puras rocas, por ahí está el lobo. Al sur está la parte que se llamaba La Fortuna, es un caletón. Los loberos íbamos por un lado, el ayudante con unos, por allá, el capitán de pesca con otros. Cuando se da el aviso de correr, el ayudante larga a su gente por su lado y el capitán llega por el otro, a La Fortuna, con su gente; entonces el lobo se encierra en La Fortuna, que le llamamos, esa es la parte indicada que tenían loberos. El lobo subía para La Fortuna y en seguida el islote se tapaba de lobos, teníamos que correr por la playa, que quedaba con la baja marea nomás, por un pedacito de playa que dejaba la marea: La Fortuna era un caletón rodeado por rocas, queda un espacio libre para adentro, tiene salida para el mar. Esta era la parte apropiada; cuando era una cantidad grande de lobos se hacía siempre aquí, en la parte de La Fortuna. No podíamos ir con el viento este, porque ese viento le da derecho al islote pasando por el Varadero; con viento weste podíamos hacer cacería, porque el weste le pega entre los Guanayes y la Fortuna; con el viento este el lobo nos tomaba el olfato, no quedaba ni uno arriba, si iban todos arrancando; era increíble (RH, 2007).

Ricardo Hoppe agrega: “En el islote también está el Pozo del Diablo, había otro que le llamaban el Pozo de Oro, era una roca grande que había afuera del islote Quechol, al centro de esa piedra estaba llena de agua dulce y en el tiempo de las pariciones del lobato nuevo, este planchón aquí se llenaba de lobitos” (RH 2007). En esos lugares también se cazaban lobos.

Pero no solo se cazaba en Quechol, sino también en el islote del Trabajo, situado a unos pocos metros de la costa de la isla. Ricardo Hoppe informa que, “se hacían dos cacerías mensuales, una en Quechol y una aquí en el islote del Trabajo, quién va a creer que en ese islote no cabía un lobo más en esos años” (RH, 2007). Hugo Durán cuenta que, “entrábamos a caballo y unos botes se iban para el lado del mar; los de a caballo se iban para allá, entraban y hacían los dos cortes, se juntaba la gente para encerrar al lobo arriba, entonces el lobo quedaba todo encerrado arriba; se hacían muy buenas pescas ahí en este islote, porque usted hacía pesca en Quechol y el lobo se venía para acá” (HD, 2007). Juan Varela recuerda: “Yo todavía estaba cabro en ese tiempo cuando hicieron una cacería en la tarde, un poco más tarde que ahora, con la baja de la tarde, en el islote del Trabajo; pero no se peló el lobo, porque había que montar a caballo, y en esos años el islote no tenía entradas a cualquier hora, era hondo ahí, ahora no, ahora va a pie, a la hora que quiere va para dentro” (JV, 2007). Emiliano Aguirre cuenta que, “por la orilla del mar, lobo que pillaba uno, lo tomaba al tiro nomás, en veces se amanecía por la playa andando a puro caballo, buscando lobos que pillara en el mar, en veces unos varaban medios enfermos y ahí los pillaba uno” (EA, 2007). Pero, sin duda, era Quechol el sitio predilecto de los cazadores.

Los padres llevaban a sus hijos y así se iba transmitiendo esta experiencia entre generaciones. Emiliano Aguirre cuenta:

La primera vez que fui yo, tuve que ya ir con una maceta, entonces el capitán los autoriza a una cierta parte que tiene que estar metido, porque uno va por primera vez, no vaya a ser cosa que los lobos lo vayan a pillar a uno, lo vayan a morder; entonces él andaba pendiente de uno, de la juventud que iba por primera vez, pero unas tres cazas, tres o cuatro cazas ya, entonces uno ya lleva la lanza, una lanza larga” (EA, 2007).

Ricardo Hoppe señala:

Cuando mi papi me llevó por primera vez a la cacería de lobos, me habían dicho como que fuera a ver cómo era; fui con otro, un concuñado mío, fuimos los dos; los tíos lo llevaron a él, pero nos dieron permiso para que nosotros también sacáramos correítas, así que nosotros nos íbamos al lobo más chico nomás, lobitos de año, a esos nos íbamos, nosotros nos entreteníamos con eso (RH, 2007).

Por su parte, Guillermo Aguirre indica: “Mi papá me llevó; el padre, cuando uno era menor de edad, se hacía responsable y estaba a cargo de uno, porque si le pasaba algo, los de la Armada no tenían problemas, porque el papá se hacía responsable a lo que ocurriera al hijo” (GA, 2007). Juan Varela fue

a las últimas cacerías, el 60 o 61 fue la última que se hizo, algo pellizcamos; tenía como diecisiete años en ese tiempo, creo yo, porque de dieciséis años para arriba ya le daban permiso para que trabajaran en el mar con quien quisiera; primero fui con palo, después hablé yo mismo con el capitán, era don Martín Hoppe, el papá de don Ricardo, y le dije que yo quería llevar lanza, así que me autorizó, entonces estuve matando lobos a lanza, era entretenido (JV, 2007).

Las herramientas utilizadas en la caza eran el palo y la lanza lobera. El palo lobero era una gran masa de madera de boldo, de unos dos metros de largo, “era un palo con una cachorra atrás, lo hacía de una rama de boldo y de la parte que da al tronco sale ahí altiroy con el coco aquí pegado, le hacían ahí una especie de pelota” (AH, 1990). El palo lobero “es un palo natural con una maceta en la punta a punta en el tronco, se saca del árbol, y ese es el palo lobero” (AC, 1992). La lanza lobera tenía una punta de fierro “en forma de hoja de peumo, de unas 14 pulgadas de largo, ensartada en un palo de unos dos metros de largo” (CB, 1990). La lanza debía estar muy bien afilada, “como navaja de barbero, porque el capitán la tanteaba y, si no estaba muy buena, se la botaba y mandaba afilarla” (AH, 1990). La lanza “es un fierro de unos 20 centímetros y con un mango aproximadamente de tres metros”

(AC, 1992). No podemos dejar de mencionar una “herramienta” que la descripción anterior ha resaltado lo suficiente: el cuchillo lobero. “Tomábamos desayuno, su pancito, su pedacito de ave, lo que llevara uno, con el cuchillo en la boca, lleno de sangre, como venía, no se podía dejar el cuchillo en la arena” (AH, 1990).

Llegando al islote, el capitán “decía que saltáramos a la playa y nos dividiáramos en dos grupos, unos corrían por un lado y otros por el otro, para encerrar a los lobos” (AH, 1990). Para encerrarlos “pasábamos corriendo y los llevábamos a una parte angosta, para que pasaran juntos todos los lobos” (PA, 1991). En ese lugar se realizaba la matanza: “El capitán ordenaba ir a lancear y meta palo y meta lanza” (AH, 1990); “con un palo o una lanza usted mata el lobo que quiere; con el palo le pega en la nariz al lobo, que es la parte más delicada, y el hombre con la lanza la entierra por abajo, en el corazón, tiene que ser muy rápido porque el lobo se parece a la lechuga” (CB, 1990). La matanza se ordenaba, entonces, en parejas, con un lancero y un palero: “Usted iba a lancero y el palero atrás, cuidándole el cuerpo a usted, porque a veces se está lanceando y el lobo lo puede pescar de atrás lo manda al suelo, y usted para lancear al lobo tiene que traer la lanza abajo, sin tirársela, ensartándolo” (PA, 1991). El lobo muchas veces no moría porque estaba lanceado o apaleado, sino que “moría asfixiado, porque los primeros lobos son los que van haciendo el taco adelante y los de atrás van siguiendo, a veces había montones de lobos de tres metros de altura” (AC, 1993). Una vez pelado el primer lobo, “ya ahí tiene un lobo, tiene que pelar otro, y otro, que no le gane nadie, todos a pelar lo que pueden, cada uno pela lo suyo” (PA, 1991).

Los loberos sacaban 30, 40 hasta 60 bolsas cada uno. Guillermo Aguirre relata la faena: “Se le hacían los cortes, se redondeaba la gualta del lobo y se le pegaba el tajo en la guata así, miti-miti en el cuerpo del lobo. Así de ahí se le iba sacando la funda. Era muy bonito ese trabajo, muy bonito” (GA 2007). Cuando se terminaba la faena de pelar lobos, la gente “iba a sacar sus huellas y a echarlas al bote, a su bote, había que cargar los botes rápido y el capitán decía la cantidad de carga que debía llevar cada bote” (AH, 1990). Se llamaba huella a las bolsas amarradas, 20, 30, las que cada lobero sacara: “Por si viene peligrando, entonces usted bota las bolsas al agua nomás, entonces quedan flotando las bolsas” (AH, 1990).

Una vez cargadas las embarcaciones se regresaba al lugar de partida: “El capitán nos traía, de un bote a otro, y de ahí a la casa; se veía el mar, se perdía, le tiritaban los lomos a uno, medio mojado y tonto que venía y la barra era muy mala, la llegada a tierra, llegábamos por donde Mario Hahn, a la playa, cuando estaba muy mala la mar agarrábamos la lancha y nos dábamos vuelta nomás” (AH, 1990). Las bolsas “las desempellaban [les sacaban la grasa] y vendían el aceite, se freían los chicharrones del lobo, la grasa y de ahí después se la vendían a un caballero, el tío de don Mario Hahn, a don Carlitos Hahn, a él se le vendía todo este producto de los lobos, las coyundas y el aceite” (EG, 2007). Una coyunda tenía “siete brazadas y media y cada fardo tiene cincuenta pares de coyundas, todo eso lo embarcaban para el continente; ahora no se vende ni una correa” (JV, 2007).

En la práctica, la cacería de lobos entregaba dos productos que se comercializaban, cueros y aceite: “Del cuero se sacaba todo lo que es correa, con esa correa se venía toda la coyunda a todo Chile, no había nylon, no había tractores, a puros bueyes, en eso se aprovechaba el cuero” (CB, 1990). La grasa se ocupaba para hacer aceite, “en una cacería se hacían cuarenta, cincuenta mil litros de aceite” (CB, 1990).

Emiliano Aguirre cuenta que cuando

se hacían buenas matanzas se ponía una bandera alta y ancha, y cuando era pequeña ya no se colocaba esa bandera, sino una bandera más chica. Doblada la bandera, doblada nomás, porque fue una matanza pequeña nomás. Cuando se hacía buena matanza teníamos para dos días de trabajo, y por eso se ponía una bandera ancha, y cuando la otra, cuando era poco, colocaba una media bandera nomás, eso es lo que se hacía (EA, 2007).

Las mujeres esperaban con los bueyes en la orilla de la playa:

Cuando ellos llegaban con las bolsas, los lobos descuerados, los esperábamos; entonces ellos llegaban y echaban los huilles, como se decían a las bolsas; hacían un solo huille nomás, con cordeles, y ahí nosotras tirábamos con bueyes para afuera, con cadenas arrastrábamos las bolsas para fuera; mojada hasta la cintura, en las mañanas, en las tardes, en esas horas tenían su llegada ellos (EG, 2007).

En la Caja de Colonización Agrícola tenían un autoclave “que se hacía trabajar con un motor a leña; cuando se freía la empella, la iban envasando al tiro en tambores; y muchos freían en tambores en sus casas, picaban el tocino y lo iban friendo” (GA, 2007). El administrador de la Caja de Colonización Agrícola en la isla Mocha, Armando Arancibia, les pagaba según la cantidad de lobos que trajeran: “Nos pagaba cien pesos por cada lobo que se pelaba, cien pesos era harta plata” (AC, 1993). En la isla existían también otros compradores: “Había un señor en la isla que compraba la coyunda y la grasa, el aceite, que se llama” (PA, 1991). Uno de ellos era Carlos Hahn, “se freía la grasa y la compraba, también compraba la coyunda del cuero del lobato nuevo” (AH, 1990). También los hermanos Brendel compraban coyunda y aceite. Ellos, a su vez, vendían los productos en el continente.

La caza de los lobos de mar era “una verdadera guerra, la primera vez costaba, pero después uno se acostumbraba” (AH, 1990), “uno se sabía ya las tretas, por eso abusábamos con los pobres lobos, muchas veces hicimos una cacería de lobos, matamos ahí unos 4.000 lobos y quedaron como 50 durmiendo a pata suelta, y después los matamos a ellos, porque uno tiene que ser, en cierto sentido, un poco hereje con el lobo, porque por donde pasa un lobo, pasa toda la manada y si uno deja arrancarse un negrito, un lobito chico, o lo que sea, se perdía toda la cacería” (CB, 1990). Se mataban cerca de 2.000, 3.000 lobos en cada cacería, “buenas llamábamos nosotros esas cacerías en las que matábamos más de 4.000 lobos” (CB, 1990), aunque, a veces, “se iban en banda, porque el lobo se arrancaba antes de que nosotros llegáramos a la isla” (AC, 1993).

Hugo Durán relata que la caza de lobos

era tipo una guerra que se armaba, porque ahí el lobo corre la sangre, entonces ahí usted iba a matar al contrario por lo menos, así eran las pescas; muchas veces, si usted no tenía cuidado, el lobo en veces estaba medio aturdido nomás; el lobo pescó una vez al don finado Fidel, le pescó la pierna así, casi se le cortó la pierna, lo que el lobo agarra y cimbra, así que tuvo que ir un bote a tierra a dejarlo al tiro (HD, 2007).

Cuando los lobos estaban muertos el capitán de pesca ordenaba ir a pelar: “El capitán ponía en fila a la gente, que no hiciera lo que se le

ocurriera, y luego les gritaba, ¡ya, a pelar!, ahí partíamos todos, agarrar un lobo, darle vuelta para acá y vamos corriendo cuchillo, el lobo no se parte y se pela redondo, con el cuero y la grasa pegados, la carne queda pegada en el cuerpo, sale muy poca en el cuero, ve que el lobo se pela redondo” (PA, 1991). Ir a pelar era sacar las bolsas del lobo, dos por cada lobo, una adelante y otra atrás (AH, 1990). Se llamaba *bolsa* al cuero completo del lobo con la grasa adherida.



Figura 10. El islote de Quechol. (Foto D. Quiroz)

En la década de los 60 comenzó el ocaso de la caza de los lobos de mar en isla Mocha. Según algunos, porque “cuando salieron los tractores, salieron los nylon, cosas así, los cordeles, porque los tractores sirven como bueyes, la agricultura no necesitó más de coyundas y ahí para nosotros se terminó lo de los lobos” (CB, 1990); según otros, porque “no llegan los lobos ahora, porque el lobo tiene las narices para escuchar desde muy lejos el olor y se manda a cambiar” (PA, 1991), o simplemente porque “el lobo dejó de subirse nomás al islote” (AC, 1993). Armando Ortiz relata que, “los

loberos estuvieron hasta después del maremoto del 60; ahí fue la última cacería, pero había viento norte y no pudieron entrar a la lobera porque los olfateaban los lobos; el último capitán lobero que hubo fue Erasmo González” (AO, 1997).

Para algunos, el mercado, el cruel mercado, terminó definitivamente con esta guerra, esta verdadera guerra; para otros, los lobos simplemente no quisieron más pelea.

AVIONES



Nuestras visitas a la isla Mocha comenzaron en abril de 1990 y a partir de ese momento pudimos conversar en numerosas ocasiones con sus habitantes. Obtuvimos, hurgando en sus recuerdos, una serie de relatos que recogimos con gran interés y respeto, narraciones relacionadas con la caza de ballenas y de lobos marinos (Quiroz, 1992), las faenas agrícolas y ganaderas, la pesca, la recolección de mariscos y algas, diversos eventos memorables de su propia historia.

Fueron muchas las personas que compartieron con nosotros sus historias. Don Alfredo Cid Varela, fallecido ya hace varios años, era un isleño que no solo tenía “buena memoria”, sino que, además, escribía sus recuerdos. Nos contó que le gustaba escribir porque así no se le olvidaba nada y podía leerlos, una y otra vez, sin equivocarse. Eran relatos breves que buscaban hilar los fragmentos depositados en los rincones de su memoria y que leía, como discursos, en las fiestas, conmemoraciones, homenajes y funerales. Tuve la oportunidad de verlo, y también de escucharlo, cuando despidió los restos de don Carlos Brendel, muy emocionado y emocionando, al relatar la vida y las obras de su querido amigo. Conversé en extenso con don Alfredo sobre la cacería de lobos marinos, la repartición de las parcelas en los años 1930 y la vida de los colonos antes y después de la distribución de las tierras. Todos estos asuntos aparecen en sus discursos. No había temas prohibidos y siempre mostró una prodigiosa memoria y una disposición inigualada para entregar su conocimiento con mucho detalle, desinteresadamente. También nos preguntaba sobre las cosas que le gustaba saber, noticias, política, deportes, reafirmando nuestra convicción sobre la necesaria reciprocidad que debe existir en la conversación etnográfica.

Nos entregó complacido (y algo avergonzado, según recuerdo) tres relatos escritos de su puño y letra sobre diversos aspectos que encontraba cruciales para entender la historia de la isla Mocha: el primero trata, en lo esencial, de la colonización y entrega de parcelas en la isla; el segundo, se relaciona con la llegada del primer avión y con el hombre que lo piloteaba; y el tercero corresponde a una breve historia económica de la isla, reflexionando sobre sus características, el impacto de la pérdida de la conectividad marítima y la aparición del avión como su oneroso reemplazo (Quiroz, 1995).

En el primero de sus relatos entrega una breve “impresión” sobre la historia de la isla:

Con el correr de los años, desde su descubrimiento, sin precisar de datos, la isla estaba o fue mandada por arrendatarios, llámese Alemparte o Daniel Vial; este último arrendaba cuando el año 1931 asumió la Presidencia por primera vez el general don Carlos Ibáñez del Campo, quien dio órdenes de colonizar la isla y le dijo a Vial que tenía plazo de tres meses para sacar todas sus pertenencias, todo su ganado de la isla, porque tenía grandes cantidades de vacunos y caballares, es decir, todo lo que el Sr. Vial alcanzara a sacar, ya que lo que quedaba dentro pasado ese plazo quedaba para el Estado; los terrenos serían repartidos a las familias mochanas, que para los isleños desde esa fecha Chile era libre, ya que con los señores Alemparte y Vial no podían criar nada para ellos mismos; si un pollo criaban tenía que ser a medias, con el arrendatario, y pobre del que pretendiera llevarse un poco de trigo cuando se cosechaba; y fue así que el año 1931 se colonizó la isla siendo entregada las parcelas a los colonos⁷¹.

Es un documento breve y preciso donde se relata un acontecimiento, la parcelación y entrega de tierras a los colonos, que representa en la historia de la isla una verdadera ruptura, algo así como el nacimiento de Cristo (no se preocupen, es solo una analogía). Cuando le pregunté a don Alfredo qué quería decir con la frase “desde esa fecha, Chile era libre”, me comenta que antes de la entrega de las parcelas reinaba en la isla una especie de esclavitud, en la que el arrendatario o sus administradores tenían derechos no solo sobre los productos del trabajo de cada uno de los inquilinos, sino también sobre sus propios cuerpos. Dice que la gente antigua contaba tenebrosas historias de ultraje sexual a sus mujeres e hijas, incluso algunas, más veladas, sufridas por los propios colonos. En este sentido, la entrega de tierras fue, indiscutiblemente, una verdadera

⁷¹ Alfredo Cid, (s/f a). [Para los isleños, desde esa fecha Chile era libre]. Documento manuscrito en manos del autor.

liberación y desde esa fecha la vida en la isla sería otra. Para don Alfredo, sin embargo, la repartición de las tierras tuvo un grave problema: “No todas las parcelas fueron entregadas a los inquilinos, sino solo dieciséis, la mitad; el resto fue a parar a manos de los empleados de la Caja de Colonización Agrícola”, lo que introdujo en la sociedad insular una distinción social que hasta hoy continúa observándose.

En el documento enumera a los inquilinos y empleados que recibieron parcelas en la isla: entre los primeros están Rufino Varela, Víctor González, Emilio Durán, Roberto Varela, Juan Varela, Gregorio Parra, Félix Durán, Segundo Riffo, Francisco Moya, Celedonio González, Belisario Guzmán, Pedro Guzmán, Leonidas González, Alberto Astete, Juan Aguirre, Nicolás Rojas; entre los empleados aparecen Martín Hoppe, Luis Risopatrón, Pablo Hahn, Armando Gilli, Juan Hahn, Francisco Falcon, José Sariego, Armando Arancibia. No están todos los que recibieron tierras. El olvido también hace estragos en la memoria.

La historia de isla Mocha se constituye con fragmentos, como los escritos de don Alfredo Cid: “La historia del pasado es, entonces, un recuento selectivo de una secuencia de eventos, pero no es una selección aleatoria: no todos los eventos sobreviven en la memoria” (Hastrup, 1992). La entrega de parcelas en 1931, la llegada del primer avión en 1949, el terremoto-marremoto de 1960 y la desaparición del servicio de vapores en 1972, todas son fechas de eventos sacados por don Alfredo de su memoria y devueltas, en un giro retórico, al papel. Esas fechas marcan cambios en los rumbos de las personas que vivieron en isla Mocha. El rescate y la conservación de estos papeles, entre muchas otras acciones, nos permitirá proseguir un trabajo reconstructivo y reparador. Las fechas de don Alfredo tienen un significado, pero debemos acercarnos a ellas con mucho cuidado y decisión.

Un aspecto particularmente interesante y que se encuentra en los tres escritos es la presencia de los aviones junto a sus pilotos, protagonistas del imaginario de los habitantes de la isla. La llegada de las máquinas voladoras a esas tierras rodeadas de agua genera la construcción de un necesario camino del aire, que los conecta al continente por encima del mar, pero también trae grandes tragedias, que implican la muerte no solo de los pilotos, sino también de sus vecinos y visitantes.

En su primer relato se refiere marginalmente a los accidentes de aviones; en el segundo⁷², cuenta la llegada del primer avión a la isla y la importancia que tuvo para los isleños su piloto, Edgar Blackburn; y, en el tercero⁷³, reflexiona sobre las consecuencias del reemplazo de la conectividad marítima por la aérea en el transporte de personas y mercancías entre la isla y el continente.

EL CAMINO DEL AIRE

Cuando Alfredo Cid habla del “camino del aire” se refiere a la ruta que se abre con la llegada de los aviones a la isla, que permite unirla al continente. El camino del aire es, en otras palabras, la conectividad aérea vista desde la perspectiva de los isleños, con todos los cambios que genera en el estilo de vida de sus habitantes.

Una fecha que destaca Alfredo Cid en uno de sus documentos, es la llegada del primer vuelo a la isla Mocha. “Es así como, con el correr del tiempo, desde su descubrimiento llegamos hasta el año 1949, cuando ocurre uno de los más grandes acontecimientos de nuestra historia; el 10 de abril de 1949 aterriza por primera vez en este suelo, tan querido por sus habitantes, un avión pilotado por nuestro estimado amigo, don Edgar Blackburn” (Cid, s/f b).

Este primer vuelo ha sido relatado oficialmente por Alberto Fernández Donoso, destacado historiador de la aeronáutica chilena:

El piloto civil Edgar Blackburn Melin, formado en el Club Aéreo de Temuco y fundador del de Traiguén, solía volar en su pequeño monomotor triplaza Piper PA 12 Super Cruiser, CC-PKB, desde la pista de su fundo La Colmena [en Traiguén] hacia el litoral de Arauco, desde donde divisaba la isla Mocha, pero sin atreverse a llegar hasta ella por temor a la extensión de océano que la separaba del continente. Pero un día de marzo de 1949 se decidió.

⁷² Alfredo Cid (s/f b). [El hombre que descubrió el camino del aire]. Documento manuscrito en manos del autor.

⁷³ Alfredo Cid (s/f c). [El avión que ha venido a sustituir a los vapores cargueros]. Documento manuscrito en manos del autor.

Preparó al Piper, echó en él algunos diarios en los que anotó su nombre y dirección, y puso también unos paquetes con fruta. Ascendió hasta 6.000 pies y cruzó hacia la Mocha, la cual sobrevoló sin encontrar un lugar donde aterrizar y sin poder hacerlo en la playa, por estar cubierta por la marea alta. Sin embargo, descendió sobre el lugar más poblado para, en vuelo rasante, lanzar los diarios y las frutas, y gritarles a las personas que lo observaban que le prepararan un lugar donde aterrizar y que le avisaran cuando estuviera listo (Fernández Donoso, 2018; cf. Barriga Kreft, 2019).

Don Alfredo Cid también recuerda este momento: “Había sobrevolado la isla parando su motor y nos daba instrucción desde el aire cómo debíamos orientar una cancha para él poder aterrizar” (Cid, s/f b).

Fernández Donoso continúa su relato señalando que, una vez que Blackburn recibe la confirmación de que la pista estaba lista, “se dirigió nuevamente a la Mocha llevando otra vez su avión cargado con frutas, diarios y revistas; aunque la pista no era muy pareja, el aterrizaje lo efectuó sin contratiempos ante los aproximadamente trescientos habitantes que miraban el avión, felices de ver uno por primera vez aterrizando en su querida isla” (Fernández Donoso, 2018; cf. Barriga Kreft, 2019).

Ese momento quedó grabado en la memoria de don Alfredo:

Alegría grande fue para los mochanos cuando ese día 10 de abril aterriza un avión en la cancha que se había construido en la Parcela 27, propiedad de don Roberto Larronde⁷⁴; y tuvimos la alegría grande de conocer al piloto de ese avión, que como un mesías llegaba del cielo para saludarnos y conocer nuestros problemas; a contar de esa fecha teníamos un amigo que nos traía todo lo que le encargábamos y su obra más grande fue la de llevar enfermos hacia el continente, arriesgando su propia vida debido a las inclemencias del tiempo (Cid s/f b).

⁷⁴ En realidad, Roberto Larronde era dueño de la Parcela 28; la Parcela 27 era de propiedad de Juan Hahn. Según la información que nos dieron antiguos habitantes de la isla, esa primera pista estaba en la Parcela 27, cerca de la Punta Arvejas.

Los vuelos de Blackburn se hicieron más frecuentes, “siempre por razones filantrópicas y humanitarias, a los que los mochanos respondieron con un homenaje el 23 de enero de 1951, en el que le entregaron una medalla de oro de agradecimiento y bautizando con su nombre la pequeña pista construida por ellos mismos contigua a una playa del costado oriental de la isla” (Fernández Donoso, 2018; cf. Barriga Kreft, 2019). Es la pista de la Parcela 23.

Alfredo Cid recuerda los traslados de los enfermos al continente: “El primer enfermo que voló hacía el continente fue don Abercio Moya cuando sufrió un accidente grave, pero la lista de enfermos sería muy larga para recordar a todos”. También describe los banquetes ofrecidos a don Edgardo:

Al acercarse la fecha en la que se cumplía un año sirviendo a sus hijos, como él nos llamaba, los isleños, queriendo dar muestra de cariño y agradecimiento, se organizó un gran banquete en la Parcela 29, de propiedad de don Gregorio Parra; en esa oportunidad se le tenía de regalo una medalla de oro, un brazalete de plata y un pergamino bordado con hilos de oro, donde estaba la isla con un avión que la sobrevolaba; le tocó prender la medalla a uno de los mochanos más antiguos de la isla, don Félix Durán González, que pasó a ser uno de sus grandes amigos en la isla; esa vez pudimos conocer a su señora esposa.

Otro banquete memorable fue cuando cumplió cien vuelos: “Esa vez se hizo en la Parcela 23, de don Alberto Astete, uno de sus amigos más cercanos, al que cariñosamente lo llamaba El Cacique” (Cid s/f b).

El recuerdo más potente en el imaginario de los habitantes de la isla es el terremoto de 1960. Don Alfredo cuenta que para el terremoto y maremoto del 22 de mayo de 1960 “estaba don Edgardo con nosotros sufriendo la embestida de la naturaleza, en la que estuvo a punto perder su vida y significó la destrucción total de su avión”. Después de unos días “lo vinieron a buscar y al despedirse dijo: Me voy, pero volveré” (Cid s/f b).

La historia oficial indica que al día siguiente del terremoto de Concepción (21 de mayo de 1960),

sin reparar en los daños que él mismo había sufrido, Edgar Blackburn voló acompañado por el abogado Helmut Brunner, vecino de Traiguén

al igual que él, a la isla en su nuevo Piper PA-20 Cruiser, CC-PBL, un poco más potente que el anterior, llevando algo de ayuda y a constatar el estado en que se encontraban sus amigos; luego de aterrizar en la pequeña pista, decidió buscar otro lugar en el costado sureste, cerca de la punta del Saco, previniendo la ocurrencia de un posible maremoto. Mientras se encontraba constataando los daños y tomando nota de las necesidades más apremiantes, se hizo sentir otro movimiento sísmico (el terremoto de Valdivia, 22 de mayo de 1960), más violento aún que el de la víspera, alcanzando ribetes de cataclismo; de inmediato Blackburn regresó al avión a ver si había sufrido algún destrozo, alcanzando a ver la enorme ola de un tsunami que barrió las costas de la isla, destrozando su monomotor y arrastrándolo dos cuadras tierra adentro con grave riesgo de su vida, la que salvó milagrosamente con varios moretones y rasguños, pero afortunadamente ileso. Fueron rescatados por Alex Brunner, hermano del abogado, el piloto civil y dirigente del Club Aéreo de Traiguén (Fernández Donoso, 2018).

Alfredo Cid termina su texto señalando: “Ha pasado el tiempo pero no en vano están los recuerdos (...) de ese hombre que descubrió el camino del aire; los mochanos le rendimos sincero homenaje y siempre diremos, don Edgardo, gracias, muchas gracias” (Cid, s/f b).

Conversamos con don Edgardo en su casa de La Colmena sobre este primer vuelo y las razones que lo motivaron: curiosidad, aventura, filantropía. Llegamos en un avión del Club Aéreo de Temuco, hecho que, creo, nos abrió las puertas de su casa. Nos mostró su completa colección de recortes de diarios y revistas con noticias de la isla Mocha; hojeó, orgulloso, un archivador atiborrado con los telegramas que le mandaban sus amigos mochanos solicitando alimentos, medicinas, viajes urgentes para sacar enfermos graves. Nos contó la historia de su hermosa colección de objetos arqueológicos, regalados por sus amigos de la isla como un reconocimiento por la ayuda prestada (Quiroz, 1995).

MÁQUINAS

La palabra *mecánica* significa “relativo a las máquinas”, y la máquina es un objeto formado por piezas ajustadas entre sí, empleado para transformar una forma de energía en otra. En términos físicos, la palabra *mecánica*

se ocupa del movimiento de los cuerpos y se usa para designar el arte de construir y usar máquinas para mejorar la productividad humana; sin embargo, debemos considerar que hay muchas mecánicas posibles para una misma máquina. Se ha señalado, de manera sugerente, que “hay mecánicas dominantes y mecánicas subalternas, mecánicas oficiales y mecánicas clandestinas” (Richard, Moraga y Saavedra, 2016).

La sistematización de la etnografía forma parte del proceso de comprensión temporal y espacial ocurrido entre 1880 y 1910, en el *fin-de-siècle*, época que no solo registra la aparición “del barco a vapor, el teléfono, las primeras máquinas voladoras y el telégrafo”, sino también “la profesionalización del trabajo de campo etnográfico y de la observación participante” (Guber, 2012, p. 15). Este periodo es un contexto histórico particularmente relevante para el desarrollo de la etnografía y de las máquinas voladoras. El surgimiento de la etnografía profesional y de los primeros vuelos de máquinas más pesadas que el aire comparten un mismo contexto histórico.

Los aviones son, sin duda, máquinas complejas. Para su operación exitosa se requiere de personal especializado, de pilotos con muchas horas de vuelo. Los primeros aviones que llegan a isla Mocha son pequeños monomotores, de ala alta, con tren de aterrizaje fijo; sus motores apenas superan los 100 HP. La aeronave de Edgar Blackburn en su primer vuelo en 1949 fue un Piper PA-12 Super Cruiser, triplaza (un piloto y dos pasajeros), producido entre 1946 y 1948. Tenía una longitud de 6,96 m y una envergadura 10,80 m; usaba un motor Lycoming O-235C de 108 HP, que le permitía una velocidad máxima de crucero de 91 nudos y un techo de vuelo de 12.600 pies⁷⁵. Cuando Blackburn, durante el terremoto de 1960, viaja a la isla utiliza nuevamente un Piper, pero ahora del modelo PA-20 Pacer, monomotor, cuadriplaza, de ala alta y tren de aterrizaje fijo con patín de cola, producido entre 1950 y 1954. Tenía 6,25 m de largo y 8,92 m de envergadura; usaba un motor Lycoming O-290DA, de 135 HP, que le entregaba una velocidad máxima de crucero de 137 nudos y un techo de vuelo de 15.500 pies⁷⁶.

⁷⁵ Datos extraídos de <https://aerocorner.com>

⁷⁶ *Id.*

Era un avión algo más pequeño que el primero, pero más potente y complejo de maniobrar debido al patín de cola. Blackburn reemplaza el avión destruido por el maremoto con otro Piper, esta vez un PA-22-150 Caribbean, cuadríplaza con tren de aterrizaje en triciclo, producido entre 1950 y 1964. Usaba un motor Lycoming O-320 de 150 HP, que le permitía una velocidad máxima de crucero de 123 nudos y un techo de vuelo de 16.500 pies⁷⁷. En este avión Blackburn viajará en numerosas ocasiones a la isla.

Las marcas y modelos de aviones que llegaron después fueron diversos, aunque la mayoría era como los Piper de don Edgardo: monomotores cuadríplazas, de ala alta y tren de aterrizaje fijo. No tenemos detalles de todos los aviones que fueron a la isla, pero sabemos un poco de algunos de ellos, de aquellos que, por experimentar algún tipo de accidente, se realizó una investigación que permitió reunir algunos datos técnicos de las máquinas. Entre 2000 y 2021 se registraron diez accidentes ocurridos en la ruta aérea isla Mocha-Tirúa. Las máquinas involucradas fueron ocho Cessna, modelos 170A (3)⁷⁸, 172D⁷⁹, 172P⁸⁰, 206G⁸¹ y 337H (2)⁸², y dos Piper, un PA-28R-180⁸³ y un PA-34-200T⁸⁴. El Cessna 172 es descendiente directo del Cessna 170, ambos aviones monomotores, de ala alta y tren de aterrizaje fijo, y su diferencia más notable es el uso en el 172 de un tren de aterrizaje tipo triciclo en vez del convencional en el

⁷⁷ Los datos técnicos de los aviones fueron obtenidos de Phillips (1986, 1993).

⁷⁸ El Cessna 170A, construido entre 1948 y 1956, estaba propulsado por un motor Continental O-300-A de 145 HP.

⁷⁹ El Cessna 172A, construido entre 1956 y 1986, estaba propulsado por un motor Continental O-300-B de 145 HP.

⁸⁰ El Cessna 172P Skyhawk tenía un motor Lycoming O-320 de 160 HP.

⁸¹ El Cessna U206G, construido entre 1962 y 1986, es también un avión monomotor, de ala alta y tren de aterrizaje fijo; estaba propulsado por un motor Continental IO-520-F de 285 HP.

⁸² En realidad, se trata del mismo avión (número de serie 33701910), que tuvo dos accidentes: uno en el aeródromo de isla Mocha el 23 de enero de 2017 y el otro en el aeródromo de Tirúa el 10 de febrero de 2017, ambos sin mayores consecuencias, excepto ligeros daños en la aeronave. El bimotor Cessna 337 Skymaster, construido entre 1963 y 1982, era impulsado por dos motores Continental IO-360 C de 210 HP cada uno.

⁸³ El Piper PA-28R-180 Cherokee, construido desde 1960, estaba impulsado por un motor Lycoming O-320-E2A. de 150 HP.

⁸⁴ El Piper PA-34-200T Seneca II, construido desde 1971, estaba impulsado por dos motores Continental TSIO-360 EB, de 226 HP cada uno.

170 con rueda de cola, lo que mejoraba mucho su estabilidad. El Cessna 206 era un monomotor de ala alta y tren de aterrizaje fijo, para seis personas. El Cessna 337 era un bimotor, en configuración mixta tracción-empuje, de ala alta y tren de aterrizaje retráctil, para seis personas. El Piper PA-28R-180 Cherokee es un monomotor, de ala baja y tren de aterrizaje fijo en forma de triciclo, para cuatro personas. El Piper PA-34-200T Seneca II es un bimotor con sus motores en las alas, de ala baja y tren de aterrizaje retráctil, para seis personas (Phillips, 1986).

Estas máquinas no operan sin pilotos, personas que son, en el imaginario mochano, seres casi “mitológicos”. Algunos se destacan por sus vínculos con los habitantes de la Mocha y por las increíbles historias que se cuentan de ellos. Podemos nombrar, entre los más conocidos, a Luis “Catán” Lacoste, Mario Hahn, Juan Carlos Paul, Richard Véliz y Víctor Hugo Gómez, pero hay muchos otros que también llegaron a la isla en sus aviones y dejaron alguna huella.

Volé en más de veinte ocasiones, en viajes de ida y vuelta, entre Cañete, Lebu o Tirúa y la isla Mocha. Nunca tuve un accidente; supe de muchos, aunque no sé si todas estas historias que me contaron eran “reales”, pero cada habitante de la isla tiene al menos una de estas aventuras en su memoria, sea porque la experimentó o porque se la contaron. El piloto con el que volé por primera vez a la isla, en 1990, se llamaba Johnnie Tapia y fue en un Cessna 170. El piloto con el que más veces viajé fue Juan Carlos Paul, tanto desde Cañete como de Tirúa. También volé desde Concepción y de Temuco en aviones de los clubes aéreos de las respectivas ciudades. Con Mario Hahn hice mi última visita a la isla en 2012; volamos entre Tirúa y el aeródromo Punta El Saco, en isla Mocha, en su Cessna 172; me acompañaba mi hija y fue un viaje memorable. Meses después, Mario Hahn, su Cessna 172 y cuatro pasajeros se precipitaron al mar mientras volaban desde la isla a Tirúa. Fue un mazazo que todavía reverbera.

AERÓDROMOS

La información disponible indica que en la historia de la isla ha habido varios lugares donde aterrizaron aviones. Eran “pistas de aterrizaje”, pues no contaban con ninguna instalación aeroportuaria. La primera pista se encontraba en la

Parcela 27, en el sector nororiental de la isla, y fue donde aterrizó Blackburn en 1949. La segunda estaba cerca de la playa de la Parcela 23, en el lado occidental de la isla; ahí fue donde el tsunami de 1960 le destruyó a Blackburn su avión. Ambas eran pistas de aterrizaje de arena y pasto, sin ningún tipo de acondicionamiento. Sin embargo, cualquier playa, con la marea adecuada y de una cierta extensión (entre 500 y 600 m), era un buen lugar para aterrizar. Pudimos observar, varias veces, en la década de 1990, a uno de los más antiguos pilotos aterrizando su avión en la playa de la Parcela 25 para sacar cajas con locos y choros zapato de la isla. Sin embargo, la conectividad aérea requiere de lugares más propicios para el despegue y aterrizaje de aviones. La pista más usada en las décadas de los 50 y 60 fue la ubicada en la Parcela 23, que recibió el nombre de Edgar Blackburn. Los últimos vuelos se hicieron en 2002. El piloto Juan Carlos Paul fue el último en usar la pista; se dejó de utilizar por falta de mantenimiento y también de permisos legales para usarla en el transporte comercial⁸⁵.

Con el correr del tiempo se fueron “institucionalizando” dos pistas de aterrizaje complementarias, situadas una en el sureste de la isla, en la Parcela 17, y otra en el suroeste, en la Parcela 21. Los cordones montañosos centrales dividen la isla en dos sectores, el “norte”, que corresponde al sector oriental, que mira hacia el continente, y “el sur”, el sector occidental para nosotros, que mira hacia mar abierto. Era muy conveniente tener canchas de aterrizaje tanto en el lado norte como en el lado sur porque, muchas veces, cuando un sector estaba cubierto por las nubes, el otro se encontraba despejado.

Las obras de construcción del aeródromo de isla Mocha se iniciaron en 1972. En el Mensaje Presidencial ante el Congreso Pleno de 1973 se informa que lo ejecutado en ese año de 1972 eran “600 metros de pista ya operable (la longitud a construir es de 800 metros), cierres [perimetrales] y una unidad operacional, que corresponde a un pequeño edificio terminal; además se han movido 5.000 m³ de tierra y construido 10.000 m de cierre”⁸⁶.

⁸⁵ Este dato me lo proporcionó Julio Castillo, nieto de don Alberto Astete, dueño de la Parcela 23.

⁸⁶ Mensaje del presidente Allende ante el Congreso Pleno, 21 de mayo de 1973. Santiago: Talleres Gráficos del Servicio de Prisiones.

Tiempo después se completó el largo de la pista, se introdujeron otras mejoras y se le ha hecho el mantenimiento mínimo al aeródromo.

En la actualidad aparecen registrados en la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) dos aeródromos en la isla, uno público, el Aeródromo Isla Mocha (SCIM), y otro privado, Aeródromo Punta El Saco (SCHM). Es necesario indicar que los dos son aeródromos “no controlados”, es decir, “no prestan servicios de Control de Tránsito Aéreo (Torre de Control), servicio de extinción de incendios ni servicios de seguridad aeroportuaria”, lo que significa, en opinión de la DGAC, que “el único responsable de efectuar una operación segura de la aeronave [en este tipo de aeródromos] es el piloto al mando”.

El aeródromo público está administrado por la DGAC y se ubica en el sector suroriental de la isla, a unos 6,5 km de su centro poblado. Tiene una elevación de 6 m, la pista es de adocreto y mide 800 m de largo y 18 m de ancho⁸⁷. El aeródromo privado, de propiedad de la sucesión de Mario Hahn, se sitúa en el sector suroccidental de la isla, a unos 15 km al suroeste de su centro poblado. Tiene una elevación de 7 m y la pista, de arena y pasto, es de 700 m de largo y 18 m de ancho⁸⁸. El aeródromo privado funciona como pista alternativa del aeródromo público. En ciertas ocasiones, como en 2015, cuando la pista de adocreto tuvo que ser reparada, el aeródromo de Punta El Saco era el único disponible⁸⁹. No es, como muy inapropiadamente alguna vez escribí, una pista “semiclandestina” (Quiroz y Zumaeta, 1997, p. 27). El mismo Mario Hahn me lo enrostró, con ironía y delicadeza, luego de leer un ejemplar del libro que le había regalado y encontrar esa desafortunada referencia a “su pista”.

El 29 de diciembre de 2022 se informó en la prensa del pronto inicio, probablemente en febrero de 2023, de las obras de mejoramiento de la pista del aeródromo de isla Mocha⁹⁰, que considera “la conservación de pista,

⁸⁷ AIP Chile, vol. I, 3.9-3.1-I, 1 diciembre 2022, Dirección General de Aeronáutica Civil. También en Internet Flight Information Service, <https://aipchile.dgac.gob.cl>

⁸⁸ *Id.*

⁸⁹ *Soy Coronel* (Coronel), 23 de septiembre de 2015.

⁹⁰ *La Tribuna* (Los Ángeles), 29 de diciembre de 2022.

plataforma, rodaje, franja de seguridad, drenaje, cercos perimetrales, cata-vientos y refugio terminal del aeródromo Isla Mocha⁹¹. Se asegura que “son alrededor de tres mil millones de pesos los que se busca invertir en el mejoramiento” del aeródromo⁹². De acuerdo con fuentes oficiales, el monto destinado es de 2.725 millones de pesos⁹³. Sin duda, es una inversión considerable y necesaria para mejorar las prestaciones del aeródromo y la conectividad de la isla⁹⁴.

Me tocó despegar y aterrizar desde ambas pistas muchas veces y nunca tuve un problema, aunque, en ocasiones, algunos animales pastaban tranquilos en la pista de Punta El Saco. Tal vez la ocasión más complicada, para mí, fue durante un viaje realizado con Juan Carlos Paul desde Tirúa. En el despegue estaba despejado, con algunas nubes altas pero buena visibilidad; de pronto el cielo se cubre de nubes y la isla desaparece de la vista. Juan Carlos sigue el rumbo y pasados unos doce minutos “se clava”, buscando indicios de la isla, pero no los encuentra; sube y repite la acción por segunda vez, con los mismos resultados; a la tercera, afortunadamente, divisamos la pista hacia la izquierda y logró aterrizar sin dificultades. Debo reconocer que algo de susto tuve.

ACCIDENTES

El primer accidente registrado de un avión en la isla sería el del Piper PA 20 CC-PBL de Edgar Blackburn, que fue destruido por el tsunami del 22 de mayo de 1960. Luego tenemos antecedentes de dos vuelos con resultado de muerte, con pilotos del Club Aéreo de Concepción. El primero le ocurrió

⁹¹ Licitación ID: 1042-6-O119, Conservación Aeródromo Isla Mocha, Región Biobío. BIP 40036352-0. Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Obras Públicas, Dirección de Aeropuertos. Recuperado de www.mercadopublico.cl

⁹² Bio-BioChile.cl, Obras del aeródromo Isla Mocha comenzarían el próximo año: trabajos aumentarán estándar de la pista. 10 de octubre de 2021. Recuperado de www.biobiochile.cl

⁹³ Dirección de Presupuestos, Ministerio de Hacienda. Oficio N°. 215473, 6 de mayo de 2022. Identifica y modifica iniciativa(s) de inversión en el presupuesto del sector público. Recuperado de www.dipres.gob.cl

⁹⁴ *El Mostrador* (Santiago), Vecinos de Isla Mocha no cuentan con conexión aérea hace más de un mes: acusan desabastecimiento y pérdida de horas médicas, 31 de enero de 2023. Recuperado de www.elmostrador.cl

el 6 de junio de 1963 a Carlos Hauser, con dos pasajeros, cuando regresaba de la isla en un Beechcraft Bonanza V35; los cuerpos y los restos del avión no fueron encontrados. El segundo le ocurre el 20 de febrero de 1977 a Gerald Esquerré, que el 20 de febrero de 1977 se estrella, aparentemente también con un Beechcraft Bonanza V35, contra la montaña de la isla⁹⁵.

Don Alfredo recoge el accidente de Esquerré en sus escritos:

Luego de que los colonos se recibieran de sus parcelas se realizó el Primer Banquete, al que fueron invitados los clubes Aéreo de Traiguén, Los Ángeles y Concepción; en este último grupo venía un piloto, Don Juan Esquerré⁹⁶, que continuó viniendo a la isla hasta que en uno de esos viajes se estrelló contra uno de los cerros y que ahí terminó su vida; todo mochano recuerda este lamentable accidente; vaya para él todo nuestro respeto (Cid, s/f a).

El Club Aéreo de Concepción reconoce otro accidente fatal, ocurrido el 21 de mayo de 1986, sufrido por otro de sus socios, Gustavo Riquelme, con cuatro pasajeros, cuando regresaba de la isla a Concepción. El avión, el piloto y sus pasajeros no fueron encontrados.

Hemos mencionado diez accidentes aéreos ocurridos en el trayecto entre isla Mocha y el continente en los últimos veinte años. En cuatro hubo víctimas fatales. El de 2007 le costó la vida al piloto, Víctor Hugo Gómez, y a dos de sus pasajeros; los otros dos pudieron salvarse. El de 2013 significó la muerte del piloto, Mario Hahn, y de sus cuatro pasajeros; los cuerpos de las víctimas no fueron nunca recuperados. En uno de los accidentes de 2017 también perdieron la vida el piloto Boris Schultz y sus tres pasajeros. Finalmente, en el accidente de 2021 el piloto, Juan Faúndez, y dos de los pasajeros sufrieron lesiones leves, pero las heridas del tercero fueron tan graves que posteriormente falleció. Es decir, en este lapso, veinte años, se debe lamentar la muerte de trece personas, entre ellas la de tres pilotos.

⁹⁵ Según información del Club Aéreo de Concepción, organización a la que pertenecía el piloto, Gerald Esquerré era propietario de un Beechcraft Bonanza 35, construido entre 1947 y 1948, pero no hemos podido confirmar si el accidente ocurrió en ese avión.

⁹⁶ Se trata del mismo Gerald Esquerré, al que don Alfredo le modificó el nombre.

Nos interesa revisar, en esta ocasión, el accidente ocurrido el 6 de octubre de 2013 a la máquina Cessna 172A, matrícula CC-PXC, tripulada por Mario Hahn, con cuatro pasajeros a bordo. Según la investigación, a las 14:35 horas el vuelo “habría despegado desde el aeródromo Punta El Saco (SCHM), de la localidad de Isla Mocha, con destino al aeródromo de Lequecahue (SCQK) de la localidad de Tirúa”. El objetivo del vuelo “era trasladar pasajeros de la isla al continente; durante el trayecto, la aeronave desapareció”. El piloto y los pasajeros también se encuentran desaparecidos. La aeronave y sus tripulantes fueron buscados hasta el 9 de noviembre, sin éxito. La conclusión de la investigación indica que “no fue posible determinar la causa del accidente”, pero que “el piloto voló la aeronave con cuatro pasajeros, excediendo la capacidad de personas que puede llevar a bordo” y también “habría excedido el peso y el límite del centro de gravedad de la aeronave”⁹⁷. Esta afirmación reconoce una práctica habitual en el transporte de pasajeros y carga en los vuelos entre isla Mocha y el continente: más carga y más pasajeros que lo permitido, pero no asegura que fuese la causa del accidente.

Un dato importante que aparece en el informe de la investigación es el registro de accidentes previos del piloto. Se enumeran cinco eventos ocurridos entre 1983 y 2002. El primero sucede en la pista de Punta El Saco, en isla Mocha, el 23 de febrero de 1983, sin mayores consecuencias. Tiene su segundo accidente el 21 de noviembre de ese mismo año, cuando realiza “un amarizaje de emergencia por pérdida de potencia del motor”, en un vuelo entre la isla y Cañete. El piloto pudo salvarse nadando por casi cuatro horas hasta la costa; sin embargo, la persona que en ese vuelo lo acompañaba no sobrevivió⁹⁸. El tercer accidente ocurrió el 2 de febrero de 1987 en la aproximación al aeródromo de la isla, cuando su avión “colisiona en vuelo con otra aeronave”. Este evento me fue relatado por uno de los pilotos involucrados: “Venía aproximándome al aeropuerto desde el noreste para aterrizar, cuando divisó otro avión a mi izquierda; pienso que esperará que yo lo haga, pero intenta adelantarme, acelero para impedirlo, pero no logro

⁹⁷ Informe Final Accidente de Aviación N°. 1683XP. Dirección General de Aeronáutica Civil, Departamento Prevención de Accidentes.

⁹⁸ Entrevista a Mario Hahn, isla Mocha, 20 de enero de 1996.

evitar el choque, que ocurrió a corta distancia del suelo; no nos pasó nada”⁹⁹. Los otros dos accidentes son aterrizajes de emergencia en las playas de Tirúa, uno el 29 de octubre de 1996, por “falla parcial de potencia”, y otro el 13 de noviembre de 2002, por “condiciones meteorológicas adversas”.

De acuerdo con los antecedentes acumulados en la investigación, el piloto, con la misma máquina, había realizado el 2 de octubre un vuelo de ida y vuelta a la isla, el 3 y 4 de octubre dos vuelos cada día y el mismo 6 de octubre alcanzó a hacer “una vuelta”, sin ningún problema. En el segundo vuelo del 6 de octubre “no arribó al aeródromo”. En el informe se explora la tesis de que algo le pudo haber ocurrido al piloto en el vuelo, porque era insulino dependiente y habría tragado mezcla antes del vuelo al trasvasijar el combustible al avión.

CONECTIVIDAD AÉREA

El avión ha sustituido, de manera parcial e incompleta, a los buques fleteros del siglo XIX y primera mitad del siglo XX. La gente considera que “la pérdida de este servicio de transporte marítimo de la carga sería la causa de todos los problemas que tiene la isla”. Existe una percepción generalizada de que la producción de la isla bajó cuando en 1972 dejaron de venir los buques de carga, que sacaban los productos de la isla y los llevaban al continente. La agricultura “se redujo en un 80 % debido a que no había medios de transporte para llevar los productos en forma directa al puerto de Talcahuano: el fuerte de la agricultura era la arveja, con unos 4.000 sacos, aparte de otros como porotos, habas, trigo y papas”. Este tipo de productos no se puede enviar en los aviones debido a su tamaño. No ocurre lo mismo con la ganadería, hoy en día la actividad económica más importante en la isla, pues “no se baja de 800 vacunos; se venden al continente, también se venden cerdos, corderos, caballos”. Los animales “se transportan en vara, es decir, beneficiados”. Los animales pueden ser llevados al continente en avión, como también se hizo y, a veces aún se hace, con el pescado, los mariscos,

⁹⁹ Entrevista a Luis “Catán” Lacoste, isla Mocha, 14 de abril de 1994.

las jaibas y otros productos del mar. El avión ha venido a “sustituir a los vapores cargueros, encareciendo enormemente el traslado de los animales al continente” (Cid, s/f c).

Según Juan Carlos Paul, uno de los pilotos de vuelos comerciales más antiguo, la principal tarea que realizan ahora los aviones “es transportar abarrotes para abastecer a las cerca de 800 personas que viven en la isla y llevar enfermos a los recintos asistenciales de la provincia de Arauco”. Esta información enmascara un poco la importancia que tiene el traslado de residentes y turistas entre la isla y el continente, y la salida de los productos de la isla para su comercialización.

La importancia de la conectividad aérea se aprecia mejor cuando se pierde. El accidente de 2013 tuvo un fuerte impacto en sus diversas actividades económicas.

Un reportaje realizado tres meses después del accidente, titulado “La soledad de isla Mocha”, refleja las pérdidas:

Juan Carlos Paul, único piloto privado que realiza vuelos entre la isla y el continente (el fallecido Mario Hahn era el otro) señala que el panorama es diametralmente opuesto al del año pasado, pues a “esta altura del mes realizaba dos o tres viajes al día y había gente esperando reserva; en la actualidad, con suerte, hago cuatro recorridos a la semana; hay mochanos que construyeron cabañas de alojamiento y ni siquiera han podido inaugurarlas por la falta de turistas”. Pero no es solo el turismo la actividad económica afectada. Eugenio Moya, residente en la isla, comenta que “la salida de las materias primas que extraen los mochanos ha disminuido mucho; don Mario Hahn nos ayudaba a sacar la carne de jaiba que producíamos y también parte de nuestra pesca, pero con su muerte no hay nadie que haga esa tarea; las cosechas de papas y otras hortalizas no se pueden comercializar”¹⁰⁰.

¹⁰⁰ *La Tercera* (Santiago), La soledad de isla Mocha, 28 de enero de 2014. Recuperado de www.latercera.com

La conectividad aérea de la isla es aún de naturaleza frágil y los vuelos subvencionados por el Estado, cuyo valor es la décima parte de lo que se paga por un vuelo privado, no han logrado operar con una relativa estabilidad.

Una nota publicada recientemente en la prensa, titulada “Vecinos de Isla Mocha no cuentan con conexión aérea hace más de un mes”, da cuenta de su fragilidad: Se ha suspendido

el servicio de aeronaves al continente desde el 16 de diciembre, lo que ha generado desabastecimiento y los habitantes han perdido horas médicas; la situación se dio por diversos desperfectos que comenzaron a presentar las aeronaves de la empresa Heliworks. Los vecinos de la isla afirman que la firma no ha podido solucionar los problemas porque no cuenta con los fondos para comprar los implementos necesarios pues se les paga con hasta cinco meses de diferencia¹⁰¹.



Figura 11. El camino de la carne. (Foto D. Quiroz)

¹⁰¹ *El Mostrador*, Vecinos de Isla Mocha no cuentan con conexión aérea hace más de un mes: acusan desabastecimiento y pérdida de horas médicas, 31 de enero de 2023. Recuperado de www.elmostrador.cl

EPÍLOGO



Jerónimo de Quiroga, soldado encargado de despoblar la isla Mocha, entrega un informe con afirmaciones bastante particulares sobre la isla, sus habitantes y su historia, que contiene una serie de opiniones que permiten enhebrar algunas conclusiones:

Los de la Mocha hasta estos años fueron incógnitos, porque ni nos vieron, ni los veíamos, pero ya se transportaron todos a la tierra firme en el presente Gobierno de don José de Garro, con grande acierto y feliz fortuna, pues pasaron en canastos de totora un golfo de 12 leguas todas las familias, sin pérdida ninguna; y están cristianos todos, dos leguas de la Concepción, con beneficio común de esta República (Quiroga, 1979 [1692], p. 458).

La aseveración de Quiroga muestra la falta de vínculos entre los españoles y los habitantes de la Mocha, después de los primeros entreveros en el siglo XVI: “ni nos vieron, ni los veíamos”.

El capitán Quiroga construye, además, una historia sobre los vínculos que los habitantes de la isla sostuvieron con sus ocasionales visitantes, nombrados en su crónica como “piratas”:

El año de mil seiscientos entró con cinco navíos por el Estrecho de Magallanes el pirata inglés, y entre otras cosas traía muchos anteojos de larga vista y libros heréticos, para introducir los dogmas de sus errores entre los indios, creyendo que eran hombres capaces de entenderlos. Dicen unos que arribaron a la isla de Santa María, y otros que a la tierra de Lavapié, pero lo común y más recibido entre los indios es que saltaron en la isla de la Mocha.

Lo cierto es que los visitantes ingleses estuvieron en ambas islas y también en “la tierra de Lavapié”, como ya hemos mostrado.

El capitán español resume la información sobre estos contactos indicando que una vez que los piratas desembarcaron, los indios “mataron a todos a palos, sin que se librara ninguno de los que estaban en tierra; y de esto blasonan los indios de la Mocha, solamente representándonos este particular servicio”. Los nativos buscan oponerse al despoblamiento indicando que, aunque fuera cierto que les dieron víveres y provisiones, resulta ser más poderoso el hecho

de que mataron a muchos de estos visitantes. Para Quiroga, sin embargo, lo que hicieron era “delito digno de castigo, porque no los degollaron por el amor que a los españoles tenían, sino por el odio de la nación española, no distinguiendo si eran castellanos o ingleses, y como los vieron blancos y barbados los tuvieron por enemigos suyos así como nosotros lo éramos”. Si los hubiesen degollado “por amor a los españoles” podría justificarse.

Piensa Quiroga que el motivo que tuvieron

para matar a estos piratas fue haberles dado algunos anteojos a los indios, que mirando por ellos les traían las cosas que estaban lejos muy cerca de la vista, y mirando se les acercaba el ganado, lo cual les pareció bien, pero volviendo a mirar al mar y a los bajeles enemigos, todo se le acercaba, y considerando que aquellos instrumentos podrían traerles a los españoles, de quienes habían huido a aquella isla, más cerca sólo con mirarlos con aquel antejo, determinaron quitarles a todos las vidas, como en efecto lo hicieron.

El capitán español pone en el centro de los problemas de entendimiento entre nativos y visitantes la interpretación que hacen los habitantes de isla Mocha de un aparato manifiestamente moderno: el catalejo o telescopio, “inventado” recién a fines del siglo XVI¹⁰².

Es interesante subrayar lo que piensa el capitán sobre el poblamiento de la isla, que, según él, se produce porque

se pasaron algunos indios al principio de la conquista, huyendo de los españoles y allí hicieron asiento, sosegados, y como todas esas tierras toman el nombre de las calidades o propiedades de sus dueños, o de algunas cosas notables inmediatas, se llamó Mocha esta isla aunque es alta, porque a los indios que habitan en ella los llaman amochinches, que quiere decir cimarrones, andadores o fugitivos.

¹⁰² El catalejo es un instrumento óptico monocular empleado para ver de cerca objetos lejanos. Comprende un objetivo óptico y otro ocular, generalmente colocados en un tubo corredizo. No se sabe a ciencia cierta el nombre de la persona que lo habría inventado (hay varias hipótesis al respecto), pero sabemos que Galileo Galilei descubre con su telescopio las lunas de Júpiter en 1610 (Zuidervaat, 2010).

El término *amochinches* podría ser un derivado de *amun*, “irse”, tal como ocurre con las palabras *amuyawche*, “vagabundo”, o *amuyawun*, “andar sin rumbo”. Sabemos que la isla estaba habitada por grupos mapuche antes de “la conquista”, por lo que el discurso de Quiroga es solo un argumento más para justificar la erradicación de un territorio que habría estado “despoblado” antes de la llegada de los españoles.

Quiroga señala: “Despoblé la isla de la Mocha porque el pirata inglés no sacase de allí bastimentos y llevase la gente para poblar alguna factoría y fortificase” (Quiroga, 1979 [1692], p. 458). Es la razón última y definitiva: el despoblamiento ocurre por “la prodigiosa abundancia” de recursos de la isla y “la disposición natural” a comerciar que tienen sus habitantes, independiente de su nacionalidad y la posibilidad de que fueran usados por los piratas para instalarse en los territorios considerados españoles.

Es importante mencionar que Quiroga no pudo llevarse, de una sola vez, a todos los habitantes de la isla, sino que tuvo que volver en un par de ocasiones para dar con todos ellos y “convencerlos” de la conveniencia de su traslado a Concepción. Sin duda, sus palabras no dan cuenta, ni podrían hacerlo, de lo que ese suceso significó para la vida cotidiana de los mochanos ni menos para la conservación de su frágil futuro. Quiroga estuvo en la isla, observó, actuó y escribió sobre todo ello desde su particular óptica: sus “anteojos” no eran tan diferentes del “catalejo” llevado por los piratas.

La isla queda despoblada durante el siglo XVIII, pero es visitada regularmente por loberos y balleneros de Inglaterra, Francia y Estados Unidos durante las primeras décadas del siglo XIX. Algunos empresarios chilenos, tal vez el más importante Rafael Aguayo, se instalan en la isla, sin autorización gubernamental, para desarrollar actividades de interés económico, como la agricultura, la caza de lobos marinos y la construcción de embarcaciones. Luego, el Gobierno entrega en arriendo la isla a empresarios particulares, quienes comienzan a repoblarla paulatinamente durante la segunda mitad del siglo XIX con inquilinos traídos desde el continente. Su conexión con el continente es el bote, la goleta velera, el buque a vapor.

La llegada del avión al bordemar de isla Mocha a mediados del siglo XX muestra algunas semejanzas (y, por supuesto, muchas diferencias) con el

arribo de los primeros navegantes en el siglo XVI: el camino del agua y el camino del aire son formas diversas de conexión entre una comunidad insular con el mundo que la circunda, donde lo extraordinario se convierte en cotidiano.



Figura 12. En caleta La Hacienda. (Foto M. Vázquez)

AGRADECIMIENTOS

Mis sinceros agradecimientos a todos aquellos “socios epistemológicos” que conocí en isla Mocha desde mi primera visita, realizada en el verano de 1990, y que entregaron en forma desinteresada sus conocimientos y opiniones sobre la historia de esta maravillosa isla chilena. Nombrarlos a todos es una tarea realmente imposible y me gustaría simbolizarlo en la persona de don Alfredo Herrera González, fallecido hace algunos años, el primero en preocuparse de contestar todas mis preguntas con la seriedad, precisión y amabilidad que en ese momento necesitaba.

También me gustaría reconocer la ayuda recibida en la isla de un importante grupo de “amigos mochanos”, los que, ocupados por nuestro bienestar, nos permitieron desarrollar nuestro complejo trabajo etnográfico-arqueológico con tranquilidad y sin grandes preocupaciones. Quisiera distinguir y homenajear a Mario Hahn Cortés, fallecido en un terrible accidente de aviación sobre el canal que separa isla Mocha del continente solo un par de meses después de habernos trasladado, a Daniela, mi hija, y a mí, en su Cessna 172 CC-PXC. Tengo también una deuda enorme con Hugo Guzmán, exfuncionario de la ECA, por permitir quedarnos en su casa durante los primeros viajes a la isla; con Armando Ortiz, uno de los dueños de la Parcela 22, que me llevó a conocer la montaña, “los senderos de los indios” que la recorren y también a navegar hasta el islote Quechol, “territorio de lobos y loberos”.

Muchos colegas y alumnos participaron en las distintas expediciones que realizamos a isla Mocha entre 1990 y el 2006, constituyendo grupos que llegaron, en ocasiones, a superar las veinte personas. Probablemente no hubiese podido hacer mucho en estos viajes sin la experiencia arqueológica de Marco Sánchez Aguilera, siempre disponible para alcanzar los múltiples objetivos de los distintos proyectos que desarrollamos en conjunto. También agradezco a Gloria Cárdenas, que tuvo a su cargo la logística de la mayoría de estos viajes, pues gracias a su particular diligencia nunca hubo un problema que no pudiera resolverse.

No puedo dejar de agradecer el apoyo recibido, primero, por la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (1990-1991), en la recopilación

de información sobre la isla y sus habitantes, y luego por Conicyt, a través del financiamiento de cuatro proyectos Fondecyt (1992-2006), que permitió completar nuestro prolongado programa de investigación, que produjo la información ocupada para elaborar este libro. Sin todos esos recursos, nada de lo que leyeron habría podido ser escrito.

Quiero agradecer, de manera especial, a Juan Carlos Olivares, Gastón Carreño y Patricio Toledo, que leyeron versiones distintas del borrador de este libro y con sus atinadas sugerencias lo hicieron mucho más accesible y, por lo tanto, mucho mejor.

Finalmente, *last but not least*, a los dos revisores anónimos, por su inestimable aporte para que este libro fuera una realidad y no solo un sueño, y también a todos los que fueron parte, de una manera u otra, del largo y complejo proceso de elaborar este libro y que, por distintas razones, no he mencionado, mil gracias.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Adams, W. (1900). Letters of William Adams. En N. Murakami y K. Murakawa (eds.). *Letters written by the English residents in Japan, 1611-1623* (pp. 1-24). Tokio: The Sankocha & Mitoshirocho Nichome.
- Amirell, S. E., B. Buchan y H. Hägerdal (2021). Introduction. En S. E. Amirell, B. Buchan y H. Hägerdal (eds.). *Piracy in World History* (pp. 10-33). Ámsterdam: Amsterdam University Press.
- Anónimo (1854). A discourse of Sir Francis Drakes journey and exploits after hee had past y^e Straytes of Megellan into Mare de Sur, and throughe the rest of his voyadge afterward till hee arited in England. Anno 1580. En W.S.W Vaux (ed.). *The world encompassed by Sir Francis Drake* (pp. 178-186). Londres: The Hakluyt Society.
- Aspillaga, E. (1991). Isla Mocha, un lugar ideal para hacer estudios de bioantropología. *Boletín del Museo Mapuche de Cañete*, 6, 23-24.
- Barriga Kreft, S. (2019). 70^o aniversario de la llegada del primer avión a Isla Mocha. *Aerohistoria*, 2(3): 64-72
- Barros Arana, D. (2000). *Historia General de Chile* (tomo 5). Santiago: Universitaria.
- Basberg, B., y R. Headland (2008). *The 19th-century Antarctic sealing industry. Sources, data and economic significance*. Bergen: Norwegian School of Economics and Business Administration.
- Behrens, K. F. (1739). *Histoire de l'expédition de trois vaisseaux envoyés par la Compagnie des Indes Occidentales des Provinces-Unies, aux terres australes*. La Haya: Compagnie des Indes Occidentales.
- Benjamin, W. (2005). *El libro de los pasajes*. Madrid: Akal.
- (2008a). El París del Segundo Imperio en Baudelaire. *Obras* (libro I, vol. 2, pp. 89-203). Madrid: Abada.
- (2008b). Sobre algunos motivos en Baudelaire. *Obras* (libro I, vol. 2, pp. 205-259). Madrid: Abada.
- (2008c). Sobre el concepto de historia. *Obras* (libro I, vol. 2, pp. 303-318). Madrid: Abada.
- Bennet, T. H. (1823). *Voyage from de United States to South America, performed during the years 1821, 1822 & 1823*. Newburyport: Herald Press.
- Bohm, G. (1980). Simon de Casseres y su plan de conquista de Chile: antecedentes históricos. *Neue Folge*, 6(2), 117-147.

- Börgel, R. (1983). *Geomorfología*. Santiago: Instituto Geográfico Militar.
- Bouman, C. (1911). *Scheepsjournaal, gehouden op het schip Tienhoven tijdens de ontdekkingsreis van Mr. Jacob Roggeveen, 1721-1722*. Middelburg: JC & W. Altorffer.
- Bradley, P. (1989). *The Lure of Peru. Maritime Intrusion into the South Sea, 1598-1701*. Nueva York: St. Martin's Press.
- (1999). *British Maritime Enterprise in the New World: From the Late 15th to the Mid-18th Century*. Lewiston: Mellen.
- Borie, C. A., Fortunato, G. Mora, D. Quiroz y J. Solar (2008). *Mocha, memorias loberas. Historias de las cacerías de lobo*. Santiago: Azapa.
- Buck, P. H. (1953). *Explorers of the Pacific. European and American discoveries in Polynesia*. Honolulu: Bernice P. Bishop Museum.
- Bullock, D. (1935). Las aves de la Isla Mocha. *Revista Chilena de Historia Natural*, 39, 231-253.
- Burney, J. A. (1816). *Chronological history of the voyages and discoveries in the South Sea or Pacific Ocean* (vol. 4, pp. 329-337). Londres: Leslie How.
- Busch, B. (1985). *The war against The Seals: A history of The North American Seal Fishery*. Quebec: McGill-Queen's University Press.
- Campbell, Richard (2018). Introduction. En R. Campbell (ed.). *The voyage of Captain John Narbrough to the strait of Magellan and the South Seas in His Majesty's Ship SWEEPSTAKES, 1660-1671* (pp. 1-86). Londres: Hakluyt Society.
- Campbell, Roberto (2011). *Socioeconomic Differentiation, Leadership, and Residential Patterning at an Araucanian Chiefly Center (Isla Mocha, AD 1000-1700)* (PhD Dissertation). University of Pittsburgh, Estados Unidos.
- (2014). Organización y diferenciación social a través de tres comunidades de isla Mocha (1000-1700 d. C.). Aspectos metodológicos y sus proyecciones. En L. Falabella, L. Sanhueza, L. Cornejo e I. Correa (eds.). *Distribución espacial en sociedades no aldeanas* (pp. 29-50). Santiago: Serie Monográfica de la Sociedad Chilena de Arqueología N°. 4.
- (2015). So near, so distant: Human occupation and colonization trajectories on the Araucanian islands (37°30'S. 7000-800 cal BP [5000 cal BC-1150 cal AD]). *Quaternary International*, 373, 117-135.
- Campbell, R., C. R. Stern y Á. Peñaloza (2016). Obsidian in archaeological sites on Mocha Island, southern Chile: Implications of its provenience. *Journal of Archaeological Science*, 13, 617-624.

- Campbell, R., y M. Pfeiffer (2017). Early public architecture in Southern Chile. Archaeological and pedological results from the Mocha Island mounds and platform complex. *Latin American Antiquity*, 28, 495-514.
- Cañas Pinochet, A. (1902). La Mocha, descripción de esta isla. *Actes de la Société Scientifique du Chili*, 12, 55-74.
- Cárdenas, J. de (1846). Poder que dio Pedro de Valdivia, gobernador de la Nueva Extremadura, a Juan Bautista Pastene, su teniente de capitán general en la mar, para el viaje á que le enviaba á descubrir la costa desde el puerto de Valparaíso hasta el estrecho de Magallanes; y á continuación la instrucción, y la relación del suceso de viaje desde 4 hasta 30 de setiembre de 1544. En C. Gay (ed.). *Historia Física y Política de Chile. Documentos* (tomo I, pp. 35-48). París: Casa del Autor.
- Carvalho y Goyeneche, V. (1875 [1780]). *Descripción Histórico Geografía del Reino de Chile*. Santiago: La Estrella de Chile.
- Clastres, P. (2007). *Investigaciones en antropología política*. Buenos Aires: Simón dice.
- (2010). *La Sociedad contra el Estado*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Clifford, J. (1981). On ethnographic surrealism. *Comparative Studies in Society and History*, 23(4), 539-564.
- Colnett, J. (2012 [1798]). *A voyage to the South Atlantic and round Cape Horn into the Pacific Ocean for the purpose of extending the spermaceti whale fisheries, and other objects of commerce*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Cooke, E. (1712). *A voyage to the South Sea and round the world performed in the years 1708, 1709, 1710 and 1711*. Londres: B. Lintot & R. Gosling.
- Covarrubias, A. (1852 [1708]). *Memorial por vía de informe á los señores de la Real Junta, que mandó hacer el Rey N.S. para el mayor progreso de las misiones del reino de Chile*. En Gay, C. *Historia Física y Política de Chile. Documentos*, II, pp. 273-299. París.
- Chapman, F. M. (1934). Description of new birds from Mocha Island, Chile. *American Museum Novitates*, 762, 1-8.
- Dampier, W. (2010). *The adventures of William Dampier*. Coppel: Tomes Maritime Press.
- Darby, M., y J. Darby (1971). *Islands of the Scotia arc and the Antarctic peninsula*. Nueva York: Lindblad.
- Deacon, G. (1984). *The Antarctic circumpolar ocean*. Londres: Cambridge University Press.

- Delano, A. (1817). *A narrative of voyages and travels in the northern and southern hemispheres*. Boston: E.G. House.
- Di Castri, F., y E. Hayek (1976). *Bioclimatología de Chile*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Dickinson, A. (2007). Seal Fisheries on The Falkland Islands and Dependencies: An historical review. *Research Maritime History*, 34, 39-49.
- Drake, J. (1914a). First account of the voyage of circumnavigation given by John Drake, cousin of captain Francis Drake. En Z. Nutall (ed.). *New light on Drake. A collection of documents relating to his voyage of circumnavigation 1577-1580* (pp. 18-34). Londres: The Hakluyt Society.
- (1914b). Second narrative of the voyage of circumnavigation given by John Drake. En Z. Nutall (ed.). *New light on Drake. A collection of documents relating to his voyage of circumnavigation 1577-1580* (pp. 34-56). Londres: The Hakluyt Society.
- Drucker, J. (1993). Dada collage and photomontage. *Art Journal*, 52(4), 82-87.
- Dyer, F. E. (1927). Captain John Strong, privateer and treasure hunter. *The Mariner's Mirror*, 13(2), 145-159.
- Emperaire, J. (2002). *Los nómades del mar*. Santiago: Lomard & Sons.
- Erize, E. (1960). *Diccionario comentado mapuche-español*. Buenos Aires: Yepun.
- Ernst, M. (1937). *Au-delà de la peinture. Max Ernst, œuvres de 1919 à 1936* (pp. 13-46). París: Éditions Cahiers d'art.
- Esquemeling, A. (1681). *Piratas de la América y luz a la defensa de las costas de las Indias Occidentales, Colonia (Colonia Agrippina)*. Casa de Lorenzo Struickman.
- (1684). *Bucaniers of America, or a true account of the most remarkable assaults committed of late years upon the coasts of the West Indies by the bucaniers of Jamaica and Tortuga*. Londres: William Cooke.
- Evans-Pritchard, E. E. (1961). *Anthropology and History*. Manchester: Manchester University Press.
- (1990 [1961]). Antropología e historia. *Ensayos en antropología social* (pp. 44-67). México: Siglo XXI.
- Fanning, E. (1833). *Voyages round the world with selected sketches of voyages to de South Seas, North and South Pacific Oceans, China, etc.* Nueva York: Collins & Hannay.
- Farquhar, F. P. (1957). A review of the evidence. *California Historical Society Quarterly*, 36(1), 22-30.

- Fernández Donoso, A. (2018). El piloto civil Edgar Blackburn Melin, inicia servicio voluntario a isla Mocha. Recuperado de <http://qr.historiaaeronauticadechile.cl>
- Fletcher, F. (1628). *The world encompassed by Sir Francis Drake*. Londres: Nicholas Bourne.
- (1677). Narrative, as eyewitness, of the first part of Sir F. Drake's second voyage in 1577 round the world [copiado en 1677 por J. Conyers]. British Library (Londres), Sloane MS 61.
- (1854). *The world encompassed by Sir Francis Drake* [con Introducción y apéndices de W.S.W. Vaux]. Londres: The Hakluyt Society.
- Gerhard, P. (1960) *Pirates on the West Coast of New Spain. 1575-1742*. Glendale: The Arthur H. Clark Company.
- Giannini, H. (2004). *La reflexión cotidiana. Hacia una arqueología de la experiencia*. Santiago: Universitaria.
- Gil, G. (2010). Etnografía, archivos y expertos. Apuntes para un estudio antropológico del pasado reciente. *Revista Colombiana de Antropología*, 46(2), 249-278.
- (2019). Diseñar con las manos. La relación entre el collage y el diseño gráfico. | + *Diseño*, 14, 201-224.
- Goicovic, F. (2008). Discurso, poder y legitimidad: los dispositivos del desarraigo (isla Mocha, 1684). *CUHSO*, 15(2), 31-47.
- (2010). Primer catastro de familias Reche-Mapuches en el reino de Chile: Isla de Mocha, 1685. *Revista Chilena de Historia y Geografía*, 170, 133-167.
- Goicovic, F., y D. Quiroz (2008) *De insulares a continentales. La historia de los mochanos, desde los orígenes hasta su desintegración social en la misión de San José de la Mocha*. Santiago: Facultad de Humanidades y Educación de la Universidad de Chile.
- Gonçalves, R. de Sá (2007). *Os Ranchos pedem Passagem*. Río de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas.
- (2008). *A dança nobre no espetáculo popular. A tradição como aprendizado experiência* (tesis para obtener el título de doctora en Ciencias Humanas, Antropología Cultural). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil.
- (2009). Sociabilidades urbanas: cronistas e ranchos carnavalescos no Rio de Janeiro. En J. R. S. Gonçalves y M. L. V. de C. Cavalcanti (eds.) *As Festas e Osdias: Ritos e Sociabilidades Festivas* (pp. 77-93). Río de Janeiro: Contracapa.
- González, F. (1898a). Exploraciones hidrográficas de la cañonera PILCOMAYO en la costa sur de la República, primera en 1892-1893. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, 21, 3-44.

- (1898b). Exploraciones hidrográficas de la cañonera PILCOMAYO en la costa sur de la República y Chiloé, segunda en 1893-1894. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, 21, 45-118.
- Grez, S. (2007). *De la "regeneración del pueblo" a la huelga general: génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Guber, R. (2012). *La etnografía. Método, campo y reflexividad*. Buenos Aires: Norma.
- Gunckel, H. (1971). Las primeras plantas herborizadas en Chile en 1690. *Anales del Instituto de la Patagonia*, 2(1-2).
- Hakluyt, R. (ed.) (1600). *Principal Navigations, Voyages, Traffiques & Discoveries of the English Nation* (vol. 3, pp. 742-774). Londres: George Bishop & Ralph Newberie.
- Hastrup, K. (1992). *Other histories*. Londres: Routledge.
- Hawkins, R. (1847 [1622]). *The Observations of Sir Richard Hawkins Knight, in this voyage into the South Sea, anno domini 1593*. Londres: Hakluyt Society.
- Henckel, C. (1976^a). Las actividades de la expedición de Olivier van Noort en las costas sudamericanas. *Revista de Marina*, 95(711), 165-173.
- (1976b). La expedición de Joris van Spilbergen en las costas de Chile. *Revista de Marina*, 95(713), 431-435.
- Herzfeld, M. (2001). *Anthropology: Theoretical Practice in Culture and Society*. Oxford: Blackwell.
- Housse, R. (1924). Apuntes sobre las aves de la Isla Mocha. *Revista Chilena de Historia Natural*, 28, 47-54.
- (1925). Adición a los apuntes sobre las aves de la Isla Mocha. *Revista Chilena de Historia Natural*, 29, 225-227.
- Hurtado de Mendoza, G. (1960). Carta del Virrey del Perú García Hurtado de Mendoza a su Majestad sobre despoblar las islas de la costa chilena. En J. T. Medina (ed.). *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile* (Segunda Serie, tomo IV (1590-1594), pp. 2-3). Santiago: Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina.
- Jackson, D. (1991). Tecnología de un conjunto lítico en contexto mapuche, isla Mocha. *Boletín del Museo Mapuche de Cañete*, 6, 27-32.
- Jara, A. (1982). *Fuentes para la historia del trabajo en el Reino de Chile*. Santiago: Andrés Bello.
- Kaizuka, S. T., M. Matsuda, I. Nogam y N. Yonekura (1973). Quaternary tectonic and recent seismic crustal movements in the Arauco Peninsula and its environs, Central Chile. *Geographical Reports of Tokyo Metropolitan University*, 8, 1-49.

- Kellogg, R. (1942). Tertiary, quaternary and recent marine mammals of South America and de West Indies. *Proceeding of American Science Congress*, 8(3), 445-473.
- Kelsey, H. (2002). *Sir Francis Drake: el pirata de la reina*. Barcelona: Ariel.
- Kirker, J. (1970). *Adventures to China. Americans in the Southern Oceans, 1792-1812*. Oxford: Oxford University Press.
- Kunkel, G. (1961). Über die Vegetationsverhältnisse auf der Insel Mocha, Chile. *Feddes Report*, 139, 145-167.
- (1967). Die pterifophyten der Insel Mocha, Chile. *Nova Hedwigia*, 8, 319- 152.
- Kunkel, G., y A. Klaasen (1963). Biogeographische aufzeichnungen uber die Insel Mocha (Chile). *Petermanns. Geographische Mitteilungen*, 107, 31- 35.
- Lane, K. E. (1997). Los bucaneros y la defensa de la costa del Pacifico a fines del siglo xvii en Quito: el caso de Barbacoas. *Fronteras de la Historia*, 1, 119-145.
- Le-Quesne, C., C. Villagrán y R. Villa (1999). Historia de los bosques relictos de olivillo (*Aextoxicon punctatum*) y Mirtáceas de la isla Mocha, Chile, durante el Holoceno tardío. *Revista Chilena de Historia Natural*, 72, 31-47.
- Legoupil, D. (2000). El sistema socioeconómico de los nómades del mar de Skyring (archipiélago de Patagonia). *Anales del Instituto de la Patagonia*, 28, 81-119.
- Lennartsson, R. (2011). Notes on “Not Being There”. *Ethnographic Excursions in Eighteenth-Century Stockholm. Ethnologia Europea/Journal of European Ethnology*, 41, 1.
- León, M. A. (1998). Entre el espectáculo y el escarmiento: el presidio ambulante en Chile (1836-1847). *Historia*, 31, 147-177.
- Letelier, V. (1899). *Sesiones de los Cuerpos Legislativos de la Republica de Chile*, Santiago: Cervantes.
- Lévi-Strauss, C. (1983). *Le regard éloignée*. París: Plon.
- Mariño de Lovera, P. (1865 [1595]). *Crónica del reino de Chile*. Santiago: Imprenta del Ferrocarril.
- Masefield, J. (1913). *A Mainsail Haul*. Londres: Elkin Mathews.
- Mayorga, M. (2016). Antecedentes históricos referidos a la caza de lobos marinos y su interacción con el medio geográfico y humano en el extremo austral americano: el caso del lobero escocés William Low. *Magallania*, 44(2), 37-64.
- (2017). Actividad pesquera temprana en la Patagonia oriental: pesca de mamíferos marinos. *RIVAR*, 4(11), 31-51.

- (2018). Loberos yankees: encuentros/desencuentros en torno a la Tierra del Fuego y Patagonia. *Estudios Hemisféricos y Polares*, 9(4), 28-44.
- (2020). *Pieles, tabaco y quillangos. Relaciones entre loberos angloestadounidenses y aborígenes australes en la Patagonia (1780-1850)*. Santiago: Ediciones de la Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural.
- Medina, J. T. (1910). *Cosas de la Colonia*. Santiago: Imprenta Cervantes.
- Meuwese, M. (2019). *To the Shores of Chile: The Journal and History of the Brouwer Expedition to Valdivia in 1643*. Pennsylvania: Pennsylvania University Press.
- Moesbach, E. W. (1936). *Vida y costumbre de los indígenas araucanos en la segunda mitad del siglo XIX*. Santiago: Universitaria.
- (1998). *Voz de Arauco*. Santiago: Séneca.
- Mora Méndez, N. (2020). Espigando el tiempo: Agnès Varda y Walter Benjamin en busca de la vida cotidiana. *Calle 14, 15*(28), 238-251.
- Morita, A. (2014). The Ethnographic Machine: Experimenting with Context and Comparison in Strathernian Ethnography. *Science, Technology, & Human Values*, 39(2), 214-235.
- Morrell, B. (1832). *A narrative of four voyages to the South Sea, North and South Pacific Ocean, Chinese Sea, Ethiopic and Southern Atlantic Ocean, Indian and Antarctic Ocean, from the year 1822 to 1831*. Nueva York: J. & J. Harper.
- Moulton, W. (1804). *A Concise extract from the sea journal of William Moulton written on board of the Onico in a voyage from the port of New London in Connecticut to the Staten Land in the South Sea [1799-1804]*. Utica: The Author.
- Narbrough, J. (1694). A Journal kept by John Narbrough. *An Account of several late voyages & discoveries to the South and North* (pp. 1-129). Londres: S. Smith & B. Walford.
- (2018). Narbrough Journal. En R. Campbell (ed.). *The voyage of Captain John Narbrough to the strait of Magellan and the South Seas in His Majesty's Ship SWEEPSTAKES, 1660-1671* (pp. 129-577). Londres: Hakluyt Society.
- Navarro, P. (2001) El salvaje y su tratamiento en el discurso político argentino sobre la frontera sur, 1853-1879. *Revista de Indias*, 222, 345-376.
- Nelson, A., y W. Manley (1992). Holocene co-seismic and aseismic uplift of Isla Mocha, South Central Chile. *Quaternary International*, 15/16, 61-76.
- N. H. (1902). The worthy and famous voyage of Master Thomas Cavendish made round about the Globe of the Earth; in the space of two years, and less than two months begun in the year 1586. En C. R. Beazley (ed.). *Voyages and travels mainly during the 16th and 17th Centuries* (vol. 1, pp. 281-294). Nueva York: Dutton & Co.

- Nutall, Z. (1914). *New light on Drake. A collection of documents relating to his voyage of circumnavigation 1577-1580*. Londres: The Hakluyt Society.
- Ortiz Sotelo, J. (2010-2011). Nuevos detalles sobre la expedición de Spilbergen en la Mar del Sur. *Derroteros de la Mar del Sur*, 18-19, 97-119.
- Ovalle, A. de (1646). *Histórica Relación del Reyno de Chile*. Roma: Francisco Caballo.
- Peckett, N. (2018). The voyage of the King's Ship called the Sweepstakes to Baldivia anno que domini 1669. En R. Campbell (ed.). *The voyage of Captain John Narbrough to the strait of Magellan and the South Seas in His Majesty's Ship SWEEPSTAKES, 1660-1671* (pp. 578-611). Londres: Hakluyt Society.
- Péfaur, J., y J. Yáñez (1980). Ecología descriptiva de la isla Mocha (Chile), en relación al poblamiento de vertebrados. *Boletín del Museo Nacional de Historia Natural*, 37, 103-112.
- Pereira Salas, E. (1971). *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos, 1778-1809*. Santiago: Andrés Bello.
- Pereyra, G. (2018). El concepto de huella en la filosofía de Walter Benjamin. *Intersticios Sociales*, 16, 7-45.
- Phillips, E. H. (1985). *Cessna: A master's expression*. Eagan, Flying Books International.
- (1993). *Piper. A Legend Aloft*. Eagan: Flying Books International.
- Pizarro, A. (1990). La isla de las almas resucitadas. *Boletín del Museo Mapuche de Cañete*, 5, 31-40.
- Pozzi, C. (1864). Memoria de la Gobernación Marítima de Concepción. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1864* (pp. 144-151). Santiago: Imprenta Nacional.
- Pretty, F. (1589). The famous Voyage of Sir Francis Drake into the South Sea, and there hence about the whole Globe of the Earth, began in the year of our Lord 1577. En R. Hakluyt (ed.) *Principal Navigations, Voyages & Discoveries of the English Nation...* (vol. 3, hojas suplementarias, entre pp. 643-644). Londres: George Bishop & Ralph Newberie.
- Pretty, F. (1854). The famous Voyage of Sir Francis Drake into the South Sea, and there hence about the whole Globe of the Earth, began in the year of our Lord 1577. En W. S. W. Vaux (ed.). *The world encompassed by Sir Francis Drake* (pp. 227-253). Londres: The Hakluyt Society.

- (1880). The admirable and prosperous voyage of the worshipful Mr. Thomas Cavendish, . . . , into the South Sea, and from thence round about the circumference of the whole earth; begun in the year of our Lord 1586 and finished 1588. En E. J. Payne (ed.). *Voyages of the Elizabethan Seaman to America* (pp. 258-302). Londres: Thos. De la Rue & Co.
- Pretty, F. (1904). The famous Voyage of Sir Francis Drake into the South Sea, and there hence about the whole Globe of the Earth, began in the year of our Lord 1577. En R. Hakluyt (ed.). *Principal Navigations, Voyages & Discoveries of the English Nation...* (vol. 3, hojas suplementarias, entre pp. 643-644). Londres: George Bishop & Ralph Newberie.
- Prieto, X. (1997). Evolución geomorfológica de isla Mocha durante el Holoceno. En D. Quiroz y M. Sánchez (eds.). *La isla de las palabras rotas* (pp. 87-101). Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Quiroga, J. de (1979 [1692]). *Memoria de los sucesos de la guerra de Chile*. Santiago: Andrés Bello.
- Quiroz, D. (1991a). Investigaciones antropológicas en isla Mocha. *Museos*, 9, 5-7.
- (1991b). Los mapuche de isla Mocha a fines del siglo XVII: datos sobre la estructura familiar. *Boletín del Museo Mapuche de Cañete*, 6, 17-20.
- (1992). Lanza con lobos. *Museos*, 14, 12-14.
- (1994). Papeles, motivos y razones. *Museos*, 18, 29-32.
- (1995). Fragmentos para una historia “de y desde” Isla Mocha. *Museos*, 20, 32-35.
- (1997). La isla de las palabras rotas: los estudios antropológicos en isla Mocha. En D. Quiroz y M. Sánchez (eds.). *La isla de las palabras rotas* (pp. 11-16). Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- (2001). Especulaciones [a falta de evidencias] en torno al poblamiento de isla Mocha. *Museos*, 25, 19-20.
- (2007). La caza de lobos marinos en isla Mocha: ¡solo para valientes! (esto no lo dijo un lobo). En D. Quiroz (ed.). *Etnografías mínimas* (pp. 39-45). Santiago: Andros.
- (2015). Balleneros en la niebla: una mirada para-etnográfica de la caza de ballenas en Chile. *Chungará*, 47(2), 319-330.
- (2016). Excursiones etnográficas entre los pescadores de ballenas de Tumbes y la isla Santa María, Chile, a comienzos del siglo XX. *Antropologías del Sur* 5, 103-123

- (2020). *Soplan las ballenas. Historias de la caza de cetáceos en las costas de Chile*. Santiago: Ediciones de la Biblioteca Nacional/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana
- Quiroz, D., A. Benavente y G. Cárdenas. (1993). Tres ceramios de la colección Isla Mocha. *Museos*, 16, 45.
- Quiroz, D., y J. C. Olivares (1997). Un relato de desencuentros: mapuches y europeos en isla Mocha (1554-1687). En D. Quiroz y M. Sánchez (eds.). *La isla de las palabras rotas* (pp. 51-69). Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Quiroz, D., y M. Sánchez (1993). Poblaciones tempranas en isla Mocha (siglo XIV a. C.). *Museos*, 15, 9-11.
- Quiroz, D., y M. Sánchez (1997). *La isla de las palabras rotas*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Quiroz, D., y M. Sánchez (2005). La secuencia Pitrén-El Vergel en isla Mocha: soluciones de continuidad y distinciones culturales. *Actas del XVI Congreso Nacional de Arqueología Chilena* (pp. 369-378). Concepción: Escaparaté.
- Quiroz, D., y M. Vásquez (1996) La presencia del arcaico tardío en isla Mocha: excavaciones preliminares del sitio P27-1. *Museos*, 21, 21-26.
- Quiroz, D., y H. Zumaeta (1997). Ecología, historia y cultura en isla Mocha, provincia de Arauco. En D. Quiroz y M. Sánchez (eds.). *La isla de las palabras rotas* (pp. 17-37). Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Quiroz, D., M. Sánchez, H. Zumaeta y G. Cárdenas (1990). Reconocimiento antropológico de la isla Mocha. *Boletín del Museo Mapuche de Cañete*, 5, 23-30.
- Quiroz, D., M. Sánchez, H. Zumaeta y P. Sanzana (1993). Estrategias adaptativas de los mapuche de isla Mocha: una aproximación interdisciplinaria. *Boletín del Museo Regional de La Araucanía*, 4(1), 199-204.
- Quiroz, D., M. Vásquez y M. Sánchez (2000). Los pescadores arcaicos en el centro sur de Chile: el caso de isla Mocha. *Contribución Arqueológica*, 5, 741-761.
- Radtke, U. (1989). *Marine Terrassen und Korallenriffe—das Problem der quartären Meeresspiegelschwankungen erläutert an Fallstudien aus Chile, Argentinien und Barbados*. Düsseldorf: Düsseldorf Geographische Schriften.
- Rediker, M. (2004). *Villains of all Nations: Atlantic pirates in Golden Age*. Londres: Verso.
- Reiche, C. (1903). Isla de la Mocha. Estudios monográficos. *Anales del Museo Nacional de Chile*, 16, 1-124.

- Richard, N., J. Moraga y A. Saavedra. (2016). El camión en la puna de Atacama (1930-1980). Mecánica, espacio y saberes en torno a un objeto técnico liminal. *Estudios Atacameños*, 52, 177-199.
- Rogers, W. (1712). *A cruising voyage world, round the first to the south-seas, thence to the east-indies, and homewards by the cape of Good Hope, begun in 1708, and finished in 1711*. Londres: A. Bell & B. Lintot.
- Roggeveen, J. (1911). *De Reis van Mr. Jacob Roggeveen ter Ontdekking van het Zuidland (1721-1722)*. 'S-Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Root, J. (1894). Narrative of a Sealing and trading voyage in the ship Huron, from New Haven, around the world, September, 1802, to October 1806. *New Haven Colony Historical Society Papers*, 5, 149-171.
- Rosales, D. de (1877). *Historia General del Reyno de Chile. Flandes Indiano*. Valparaíso: Imprenta del Mercurio.
- Sagredo, R., y J. I. González (2004). *La expedición Malaspina en la frontera austral del imperio español*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana/ Universitaria.
- San Martín, H. (1972). *Islas de Chile*. Santiago: Quimantú.
- Sánchez, M. (1997). El período alfarero en la isla Mocha. En D. Quiroz y M. Sánchez (eds.). *La isla de las palabras rotas* (pp. 103-131). Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Sánchez, M., D. Quiroz, y M. Massone. (2004). Domesticación de plantas y animales en La Araucanía: datos, metodologías y problemas. *Chungará*, 36 (Suplemento Especial), Tomo I, 365-372.
- Sánchez, M., y P. Sanzana (1991). Descripción preliminar del sitio arqueológico P31-1, isla Mocha (1990-1991). *Boletín del Museo Mapuche de Cañete*, 6, 25-26.
- Schmidt, B. (2001). *Innocence Abroad: The Dutch Imagination and the New World, 1570-1670*. Nueva York: Cambridge University Press.
- Schnepel, B. (2014). *Piracy in the Indian Ocean (ca. 1680-1750)*. Halle: Max Planck Institute for Social Anthropology.
- Schwanhausser, A., y S. Wellgraf (2015). From ethnographic surrealism to surrealist ethnographies. *Reconstruction: Studies in Contemporary Culture*, 15(3).
- Señoret, L. (1855). Diario de las operaciones de la expedición exploradora a los ríos del sur. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1855* (pp. 36-43). Santiago: Imprenta de la Sociedad.

- (1862). Parte del Comandante del vapor MAULE, Capitán de Navío graduado don Leoncio Señoret, relativo a sus operaciones en la costa de Arauco. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1862* (pp. 20-64). Santiago: Imprenta Nacional.
- Sherry, F. (1986). *Raiders and Rebels. The golden age of Piracy*. Nueva York: Harper & Collins.
- Silva, N. da (1854). Relation on a voyage made by a pilot named Nuno da Silva for the Viceroy of New Spain the 20. of May in the yere of Our Lord of 1579. En W.S.W. Vaux (ed.). *The world encompassed by Sir Francis Drake* (pp. 254-268). Londres: The Hakluyt Society.
- (1914). The logbook of Nuño da Silva, Portuguese pilot. En Z. Nutall (ed.). *New light on Drake. A collection of documents relating to his voyage of circumnavigation 1577-1580*. pp. 272-295. Londres: The Hakluyt Society.
- Silva, J. P. (2002). *Un pedazo de tierra rodeado por mar. Economía y video etnografía en isla Mocha* (memoria para optar al título de antropólogo social). Universidad de Chile.
- Spies, W. (2005). Nightmare and Deliverance. En W. Spies y S. Rewald (eds.). *Max Ernst. A retrospective* (pp. 3-19). New Haven: Yale University Press.
- Spilbergen, J. (1906). *The East and West Indian Mirror*. Londres: Hakluyt Society.
- Stackpole, E. (1972). *Whales and Destiny. The rivalry between America, France, and Britain for control to the Southern Whale Fishery, 1785-1825*. Amherst: University of Massachusetts Press.
- Stewart, K. (2007). *Ordinary Affects*. Durham: Duke University Press.
- Strathern, M. (2004). *Partial connections. Updated edition*. Walnut Creek: Altamira Press.
- Taussig, M. (2000). The Beach (A fantasy). *Critical Inquiry*, 26(2), 248-278.
- (2011). *I swear I saw this. Drawings in fieldwork notebooks, namely my own*. Chicago: University of Chicago Press.
- Tavera, J., y C. Veyl (1958). Reconocimiento geológico de la isla Mocha. *Publicación de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad de Chile*, 12, 157-188.
- Taylor, B. (2004). *Collage: the making of modern art*. Nueva York: Thames & Hudson.
- Thomas, K. (1963). History and Anthropology. *Past and Present*, 24, 3-24.
- (2009). *The Ends of Life: Roads to Fulfillment in Early Modern England*. Oxford: Oxford University Press.

- Tilly, Ch. (1978). Anthropology, History, and the Annals. *Review*, 1 (3/4), 207-213.
- Trouillot, M. R. (1991). Anthropology as Metaphor: the Savage's Legacy and the Postmodern World. *Review*, 14(1), 29-54.
- (2011) Moderno de otro modo. Lecciones caribeñas desde el lugar del salvaje. *Tabula Rasa*, 14, 79-97.
- Tyler, S. (1986). Postmodern Ethnography: From Document of the Occult-to-Oc-cult Document. En James Clifford y George E. Marcus (eds.) *Writing Culture: The Poetics and Politics of Ethnography* (pp.122-40). Berkeley: University of California Press.
- Urbina, X. (2017). La expedición de John Narbrough a Chile, 1670: defensa de Valdivia, rumores de indios, informaciones de los prisioneros y la creencia en la Ciudad de los Césares. *Magallania*, 45(2), 11-36.
- Valdivia, P. de (1929a). Carta VII, a sus apoderados en la Corte. Concepción, 15 de octubre de 1550. En José Toribio Medina (ed.). *Cartas de Pedro de Valdivia que tratan del descubrimiento y conquista de Chile* (pp. 93-144). Sevilla: Carmona & Velásquez.
- (1929b). Carta VIII al rey Carlos V, Concepción, 15 de octubre de 1550. En José Toribio Medina (ed.). *Cartas de Pedro de Valdivia que tratan del descubrimiento y conquista de Chile* (pp. 145-215). Sevilla: Carmona & Velásquez.
- Van den Boogaerde, P. (2011). *Shipwrecks of Madagascar*. Nueva York: Strategic Book.
- Van Noort, O. (1613). *Description du pénible voyage fait entour de l'univers ou globe terrestre par Olivier du Noort d'Utrecht, général des 4 navires*. Ámsterdam.
- Vásquez, M. (1997). El período arcaico en la isla Mocha. En D. Quiroz y M. Sánchez (eds.). *La isla de las palabras rotas* (pp. 215-235). Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Vásquez, M. y M. Sánchez. 1993. La cerámica del sitio P10-1 en Isla Mocha. *Museos*, 17: 19-21.
- Vergara, J. (1991). La misión jesuita de San José de la Mocha. *Boletín del Museo Mapuche de Cañete*, 6, 21-22.
- Vespeira de Almeida, S. (2007). Campanhas de Dinamização Cultural e Acção Cívica do MFA: uma etnografia retrospectiva. *Arquivos da Memória*, 2, 47-65.
- Vicuña Mackenna, B. (1883). *Juan Fernández: Historia verdadera de la Isla Robinson Crusoe*. Valparaíso: Universitaria.
- Vivar, J. de (2001). *Crónica de los reinos de Chile*. Madrid: Dastin S. L.

- Wafer, L. (2010). *Wafer's New Voyage and Description of the Isthmus of Darien*. Coppel: Tomes Maritime Press.
- Waldman, D. (1975). Max Ernst. En R. Solomon. Guggenheim Museum (ed.). *Max Ernst: a retrospective* (pp. 15-61). Nueva York: The Solomon R. Guggenheim Foundation.
- Weber, D. J. (2007). *Bárbaros. Los españoles y sus salvajes en la era de la ilustración*. Barcelona: Crítica.
- Westermeyer, F. (2011). Derecho indiano y derecho patrio en las “memorias” de los ministros de Justicia de Chile (1839-1873). *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos*, XXXIII, 533-581.
- Wieder, F. C. (1925). *De Reis van Mahu en De Cordes door de Straat van Magalhaes naar Zuid Amerika en Japan, 1598-1600* (vol. III). The Hague: Martinus Nijhoff.
- Williams, R. (2018). Richard Williams's short account. En R. Campbell (ed.). *The voyage of Captain John Narbrough to the strait of Magellan and the South Seas in His Majesty's Ship SWEEPSTAKES, 1660-1671* (pp. 612-619). Londres: Hakluyt Society.
- Zandvliet, K. (1998). *Mapping for Money. Maps, plans and topographic paintings and their role in Dutch overseas expansion during the 16th and 17th centuries*. Ámsterdam: Batavian Lion International.
- Zuidervaart, H. J. (2010). The “true inventor” of the telescope. A survey of 400 years of debate. En A. Van Helden, S. Dupré, R. van Gent y H. J. Zuidervaart (eds.). *The origins of the telescope* (pp. 9-44). Ámsterdam: Amsterdam University Press.
- Zumaeta, H., y M. Sánchez (1991). Isla Mocha, un estudio multidisciplinario. *Boletín del Museo Mapuche de Cañete*, 6, 15-16.

Se terminó de imprimir esta primera edición,
de trescientos ejemplares, en el mes de julio de 2023
en Impresora y Comercial Feysler Limitada.
Santiago de Chile.

