

Mariano Latorre

## Notas sobre la costa central



Diego de Almagro llegó al valle de Copiapó, después de una trágica caminata por las cordilleras y puede decirse que al establecerse en el fértil rincón, incrustado como un oasis en el desierto, fué al verdadero Chile el que descubrió.

Ese valle estrecho, *donde no había cómo alimentar a cincuenta hombres*, así lo dijo uno de los conquistadores, es, sin embargo, una semilla de valles que se van ensanchando hacia el sur, fértiles y risueños, hasta terminar en espesas selvas o partirse en islotes que repiten la fecundidad y la gracia de los rincones.

Pudo decir Keyserling que Chile era un país de rincones. Estos rincones también forman parte de su costa, una de las más prolongadas de la tierra y constituyen caletas y bahías de un carácter y de una calidad no superada.

Estrecho es el valle de Copiapó y exigua el agua del río que la atraviesa, pero en los cerros estériles que montan guardia a sus orillas, revientan las vetas cupríferas como un sudor de la piedra y el bostezo de las bocaminas pone su nota obscura en la aridez rojiza de sus faldas.

Allí, también, un minero mestizo, Juan Godoy, descubrió las piedras argentíferas que hicieron de Chañarcillo una especie de California de la plata.

Los bosques de algarrobos y chañares que poblaban el rin-

cón, desaparecieron ante el ansia de riqueza que aguijoneaba a una muchedumbre anónima de aventureros, entre cuyas manos curtidas se evaporó el polvo gris de la plata de los venenosos

Pero se ensanchó la ciudad y un ferrocarril, el primero de la América del Sur, atravesó el valle y la cordillera, para acercarse a Caldera, en la costa del mar.

Copiapó y su valle, Caldera y su puerto agonizan hoy, sin la muchedumbre que, a mediados del siglo XIX, animó sus cerros y sus playas, pero en cambio, la naturaleza subsiste, inmutable y rica.

Los pescadores que viven en sus orillas, descendientes de los antiquísimos changos costeños, cambiaron la balsa de cuero de lobo por el ágil bote moderno y en sus espineles y en sus redes los congrios y las corvinas enredaron sus cuerpos viscosos, moldeados por el mar.

Ya no turba la bahía que elogió Frézier, el canto de los marineros que bajaban o izaban velas veteranas, pero en el sueño de sus aguas verde oscuras la tonina perfila su óvalo negro o la albacora alza hacia el mar su cabeza, adornada de poderoso espolón.

En la línea recta de la costa, el Huasco, cuyo nombre evoca la prehistórica dominación incásica, es célebre por la fertilidad de la zona, a la cual sirve de puerto.

Ya el pirata holandés Van Noort, elogia los substanciosos melones del valle, las uvas azucaradas de sus viñas y los vinos generosos, oro de sol y miel de tierra fecunda que le recordaron los de la región andaluza y los higos oscuros o rubios, estuches de almíbar, colgados entre las sonoras y verdes hojas de las viejas higueras, plantadas allí por los españoles.

Se abre el litoral como la gigantesca boca de un pez hasta la bahía de Tongoy, zona predilecta de los piratas y bucaneros que recorrieron el Pacífico en los siglos XVII y XVIII.

Un muro de cerros rojizos, animados sólo en la primave-

ra por un risueño verdor, nada dice al que llega por el mar de la fertilidad de los valles y de la exuberancia de las huertas, ricas de papayas, chirimoyas y lúcumas.

En Guayacán y en Tongoy, bajo un cielo azul que sólo las camanchacas empalidecen a ciertas horas con sus neblinas movibles, los españoles encontraron su tierra levantina por la esplendidez de la luz y por la suavidad de su clima.

En la quietud de sus bahías, en las rocas hundidas en el mar, erizos y choros engordaban sus sabrosas substancias, mar hecho carne, marea transformada, ola disuelta en fibras materiales y el ostión, ese camarada tropical de la ostra, en aristocrática concha, acendrabá el tesoro de su vitalidad.

Los piratas llegaron a esas bahías solitarias y ricas como a un puerto de descanso, después de sus correrías guerreras por los mares australes y si traían tesoros, en sus cavernas olvidadas los ocultaron, creando una leyenda aún no extinguida en la costa de la provincia de Coquimbo.

Los piratas sembraron, sin quererlo una semilla de ensueño en el costino de la provincia de Coquimbo y sembraron en terreno propicio, porque ya el antecesor español había inoculado el veneno del oro en sus descendientes.

Al hacerse vaporinos o marineros de los barcos de cabotaje o al emigrar, en los enganches, a las salitreras, estos hombres, de rasgos indios o españoles llevan, en su interior, una chispa de más valiosa calidad que el metal mismo: la conseja y el mito que hizo, en grado más alto, poetas a Carlos R. Mondaca y a Gabriela Mistral.

Los chiflones abandonados, los pozos donde un agua podrida mira con pupila torva, el viejo papel amarillento que habla de los límites de un terreno minero son las estrofas de ese poema de ensueño no realizado, junto a las huertas olorosas y a la playa, plácidamente besada por las olas.

Y hace muy poco tiempo, la prodigiosa leyenda de un tesoro escondido en la caleta de Guayacán conmovió a la provin-

cia entera y un inglés, tan fantástico como esos mismos costinos, don Ricardo E. Latcham, la recogió en un libro pintoresco y curioso.

Ya había hablado de la vieja tierra de Coquimbo, la más antigua de Chile, don Manuel Concha en sus «Tradiciones serenenses» y los enredos coloniales, sobresaltados por la repentina llegada de Drake y Sharpe, junto a la risueña feracidad de los valles o al sordo estruendo de las olas en las playas abandonadas, surgen de sus páginas ingenuas y coloridas como las de los cronistas.

Y luego el delgado Chile se ensancha en Aconcagua con la redondez fecunda de un vientre.

Flor y nota de la tierra, como reza su nombre indígena, prodigiosa huerta y potrero magnífico donde madura el durazno de jugosa pulpa y la sandía se hace carne fresca bajo la coraza atigrada de su cáscara o engordan los vacunos en la fecundidad de sus pastizales o suenan al viento las espigas o las varillas tostadas del cáñamo o se encrespan, en torno a sarmientos oscuros y bajo verdes pámpanos, los apretados racimos de sus vides.

La costa participa, en sus mariscos y sus peces, de esta fecundidad que recuerda al trópico.

Prodigiosa vegetación de luches y cochayuyos, tapiza las rocas y en los huecos de las piedras, se aprieta el puño espinudo del erizo, escondiendo el tesoro de sus lenguas rojas o se abren las valvas oscuras de los choros para recibir el golpe de la ola, empujada por la marea.

Y las plateadas corvinas, las blandas lisas, el tollo de un azul de acero o el elástico congrio, especie de culebra del mar, repletan las redes de los viejos pescadores costeños, descendientes de changos ictiófagos que poco a poco han cambiado la canoa de belloto por el bote marineró, traído por los ingleses a la costa de Chile.

Sin embargo, conservan aún sus costumbres coloniales, en

que se mezclan pintorescamente sus hábitos indígenas con las ceremonias cristianas, implantadas por los conquistadores.

En las procesiones de San Pedro, estos pescadores, vestidos como los promeseros o chinos de Andacollo, bailan ante el santo recitan monótonos corridos y tocan sus pífanos primitivos, moviendo los abalorios y rosarios de espejos de sus arlaquinescos atavíos.

Y las bahías se suceden a lo largo de la costa, transformadas hoy en balnearios prósperos y modernos.

Los Vilos, Pichidangui, donde aun en las bajas mareas se perfila la roda de un galeón que hoy ocupan los yecos y gavio-tas para descansar de sus vuelos incesantes.

Papudo, balneario de clase media, unido por ferrocarril a la capital. Zapallar, aristocrática aldea de chalées, en cuyos jardines abren sus botones los claveles y los geranios andaluces, llamados en Chile cardenales y la buganvila, la *hojanvila* de los huasos costinos, enreda sus vástagos cuajados de flores violetas, en las pérgolas y pilares de las casas.

La bahía se abre en un semicírculo que cierran los espolones de la cordillera de la costa, modelados por las olas, un mar azul, orlado de blanco por la espuma, se abate sobre la playa y uno que otro pino de Mallorca, distendido en el aire claro su paraguas sombrío, evoca las playas mediterráneas de Italia y de España.

Colabora en estas playas el campo fértil, donde el cardo multiplica sus ásperas cabezas que ama el cordero de la costa, con el mar, hirviente de peces y de vuelos de pájaros.

Maitencillo y Las Ventanas y en una lengua de tierra que penetra en el mar como un muelle natural, la vieja bahía del Horcón, donde viven, desde tiempo inmemorial, algunas familias de pescadores.

Muy cerca, la bahía de Quintero que debe su nombre al capitán Alonso Quinteros que llegó allí en 1536 y es hoy un pueblo próspero donde nuestra marina de guerra ha instalado una

base naval. El Gobierno de Chile regaló en los campos cercanos al mar una hacienda a Lord Cochrane, y allí pasó largas temporadas el héroe del Pacífico.

Entre Quintero y Concón, próximo al mar, aun está la Casa de Santa Rosa de Colmo donde murió Vicuña Mackenna, el cronista de la región, entusiasta admirador de su tierra chilena, a la que cantó con la belleza de un poeta y el amor de un hombre.

A la margen del lecho del río Aconcagua se enfilan las casas del puertecillo de Concón, cuyo destino lo ha unido a Viña del Mar.

A medida que la aldea colonial de la Viña del Mar se convirtió en una magnífica ciudad residencial, las casuchas coloniales de Concón se hicieron más modernas y a lo largo de la costa, en chalées de tipo americano o inglés, apoyados en el hombro del cerro o asomados al mar, crespo de espumas, formó una calle suntuosa donde el automóvil de lujo reemplaza a las arrias de mulas, cargadas de pescado seco o de tarros de leche que iban a Valparaíso en tiempos no lejanos.

El pescador mismo se convirtió en hábil mercader y el congrio y la cachamba, sacados en sus lances, no sirven ahora para costear los gastos del pueblecillo, fundado por don Blas Lucero en el siglo XVIII y para venderlos en las pescaderías del Tajamar, sino para servirlos en mesas lujosas de restaurantes a los santiaguinos y extranjeros, especialmente argentinos que vienen de la caldeada pampa a sentir el hálito fresco del sur, el viento chileno.

Cuenta el cronista Ovalle que Juan de Saavedra, natural de Valparaíso, en Castilla la Vieja y éste es el origen del nombre de nuestro puerto, dejó a sus espaldas un rincón húmedo que los indios llamaban Penco, como quien dice, tierra donde brota agua, lugar de vertientes.

Este Penco es Viña del Mar, cuya importancia en la Colonia no se debió a la belleza del paisaje sino al estero de Mar-

ga-Marga, en cuyas arenas rubias la avizora codicia de los conquistadores descubrió pepitas de oro.

Valdivia la dió en encomienda a dos de sus capitanes, uno de los cuales fué Francisco de Rivera.

Un hijo de éste fué el que plantó las primeras vides, cerca del estero de las minas, que dieron origen al floreciente balneario chileno, con sus grandes hoteles y con sus casinos que recuerdan, según los viajeros, la costa azul. Mina, posada más tarde, jardín campesino, donde se daban los claveles de onza, los laureles rosas y los jazmines de España, lechería en tiempos posteriores. He aquí la heráldica de la ciudad porteña, lujosa hermana del puerto de Valparaíso que ha puesto en ella sus ojos enamorados. La ama, porque sus orígenes fueron tan modestos como la de ella.

La pobre caleta de pescadores del valle de Quintil, así llamado por Saavedra, no tuvo importancia sino en la época de la Independencia. Hija de la Independencia la llamó Vicuña Mackenna y con razón, pues Coquimbo y Penco tuvieron mayor importancia en la conquista y en la Colonia que este *valle del paraíso* que lle nó de luz los ojos del olvidado capitán extremeño que lo descubrió.

Los piratas ingleses y holandeses, Drake y Noort, terremotos y salidas de mar, forman el pasado heroico del puerto. *Beauty and booty*, riqueza y botín, pedían los bucaneros, pero la mísera caleta colonial sólo podía darles pequeñas cantidades de oro en polvo, producto de sus huertas y mariscos de sus playas.

Hawkins la saqueó, arrojando sacrílegamente al mar una cruz de oro robada en la iglesia y el cruel Spilbergen destrozó con sus cañones las casas de tablas de su población.

Pero la Independencia primero y el descubrimiento del oro en California, hicieron de Valparaíso el puerto más importante de la costa del Pacífico.

Un buque con las velas desplegadas simbolizó en su escudo el carácter comercial y marino del puerto.

En sus aguas se ensayó en 1822 el primer buque a vapor que navegó en el Pacífico y frente a la Aduana actual, el ingeniero naval Juan Duprat, aun se conserva su nombre en el puerto, construyó los primeros diques de la costa, el Santiago y el Valparaíso y los primeros buques modernos que salieron de sus astilleros.

Encaramado en los cerros, el terreno plano era sólo una franja de tierra movediza, las casas se aferran a los niveles de los cerros, de las colinas y han tomado, por un lógico mimetismo, el color ligeramente rojo de la cordillera de la costa.

A la hora de la siesta, los cerros cuajados de techos y balcones, semejan haber echado una parasitaria vegetación de color rojizo, uniformada por la luz, pero al llegar la noche y encenderse las luces de la población. Valparaíso cobra un fantástico carácter, no igualado, según se dice, por ninguna ciudad del mundo. Mar y cielo se confunden en un solo abrazo de chispas luminosas, que con el vibrar del aire, dan la idea de astros caídos en la negrura de la noche.

La ciudad, desde su aurora novocentista, tomó el carácter de los ingleses que allí se establecieron después de la Independencia y no lo ha perdido, a pesar del trágico terremoto de 1906 ni en sus costumbres urbanas ni en la vestimenta sobria de los porteños, imitada de los anglo-sajones.

En sus bares del barrio del puerto, con sus dos puertas al mar y a la calle Condell, donde una multitud cosmopolita de marinos y despachadores de aduana, bebe whisky y cerveza: en el agua fuerte de sus callejuelas oscuras, donde van los marineros y las más extrañas mujeres a acompañarlos a beber a los pequeños restoranes baratos; en esos caballitos mansos y peludos que suben y bajan los cerros, cargados de toda clase de mercancías; en el rechinar de las grúas y en el pito de los remolcadores, reside un encanto, un maléfico embrujo que un tu-



rista no puede comprender y que sólo el porteño nato, sin él intentarlo, será capaz de saborear.

Díganlo, si no, los marinos de la Sud Americana o de la Braun cuando arriban a *Pancho*, así lo llaman, quizá recordando a San Francisco, su hermano de la costa norte del Pacífico y en ese nombre familiar, el de un buen camarada, consentidor y amable está, para mí, el espíritu de Valparaíso típico, ante todo puerto de mar.

La costa se alarga hacia el sur, formando numerosas y pequeñas bahías en su sinuosa prolongación.

Laguna Verde, de doradas arenas, boca de un bello cañadón costero, en cuyo fondo pasa un riachuelo que se ensancha al llegar al mar, formando, cuando la marea tapa su desembocadura, una especie de pequeño lago de aguas profundamente verdes, a causa de las lamas y yerbas acuáticas que crecen en su fondo. A veces, una garza de alba esbeltez rompe la monotonía de sus totorales oscuros.

Algarrobo, Las Cruces, El Tabo, Cartagena, San Antonio y Lolleo, en la boca del río Maipo, han adquirido en estos últimos años por la cercanía a Santiago y a Valparaíso, una gran calidad de balneario.

Carreteras modernas las unen a estas ciudades y acercan la costa al valle central.

No hace cincuenta años eran caletas de pescadores changos, que vivían en el recinto de la playa, tradicionalmente soportados por los dueños de los fundos costeros, los únicos que gozaban de la belleza del paisaje y de los mariscos y pescados, aun muy abundantes en sus mares.

San Antonio, convertido por sus malecones y pozas en un puerto de gran actividad comercial. En sus bodegas se almacenan los productos de la provincia de Santiago y las barras de cobre, explotados por lo norteamericanos en El Teniente.

En la segunda mitad del siglo XIX fué habilitado como puerto de embarque por la Compañía Naviera Española Serdio

Hermanos, cuyo asiento estaba en el Callao, donde aun hay descendientes de esos activos gallegos, casi olvidados en la historia comercial de Chile.

La casa Serdio formó la flota más poderosa de veleros que navegó por la costa del Pacífico hasta San Francisco de California. En sus buques, goletas, bergantines y barcas, comandados por capitanes vascos y gallegos, se hicieron marinos los chilenos del Maule y de Chiloé. En las bodegas de esos barcos iban al Perú los trigos y lentejas de la cordillera de la costa y las valiosas maderas que aun cubrían sus quebradas y laderas.

La casa Serdio construyó bodegas y muelles de embarque en San Antonio y en Matanzas, Llico, Constitución y los demás puertos de la costa maulina, donde aun se conservan las recias construcciones de pellín maulino.

Al sur del Rapel, al abrigo de una pequeña península, se abre la bahía de Topocalma, célebre en la historia de Chile, porque allí fué apresada la fragata *Scorpión*, en 1808, apuñaleado su capitán y saqueado el valioso cargamento que encerraba en sus bodegas y allí desembarcó, engañado por su teniente Maineri, el famoso montonero Benavides que meses después fué ahorcado en la Plaza de Armas de Santiago.

La costa de la provincia de Colchagua tiene un especial carácter por las albúferas, algunas utilizadas como salinas que rompen los cerros de la cordillera costeña.

Cahuil, al sur del balneario de Pichilemu, Bucalemu, Bolleruca y especialmente Llico, aun unida al mar por un canal estrecho.

Entre los cerros grises, desnudos de vegetación, sólo en las quebradas se amontonan litres y arrayanes. El agua de la laguna duerme un letargo azul y profundo, si el viento del sur no lo quiebra en olas espumosas y sonoras.

En sus pequeñas bahías, en sus playas bajas, sobre todo cuando la marea se retira, pescan, hieráticos y solemnes, los policromados flamencos y nadan los cisnes de cuello negro.

En las dunas del norte, negrean los bosques de eucaliptus, plantados allí para detener las arenas que, en los días de surazo, se mueven y cambian de forma como gigantescas olas de tierra.

Producen las salinas, sobre todo Bucalemu y Bolleruca, la impresión de viejas bahías, abandonadas por el mar, en cuyas bocas blanquea el penacho de las olas.

El campesino de la costa deja en los veranos sus huertas minúsculas y sus pequeños trigales para convertirse en salinero. En cuarteles, separados por muros de barro, se ha aprisionado el agua del mar y remangados los pantalones o las polle-ras, porque también las mujeres ayudan a la faena, en calabazas color de tierra trasladan el agua de un cuartel a otro hasta que, en el fondo, como una nieve límpida, blanquea la sal marina.

Es curioso contemplar, en torno a las orillas, los montones de sal, alineados de dos en dos, una del dueño y otra del salinero, según la vieja partija colonial que luego, en pequeñas mulas, se traslada a las ciudades del interior.

Muchas son las fortunas que el buen precio de la sal ha hecho ganar a los pequeños propietarios costinos que, sin embargo, siguen viviendo en sus viejas casas de tejas y adobes, aunque buenos montones de billetes se guardan en los Bancos de Curicó y de San Fernando.

Pero hay, también, el salinero a jornal, individualista y rebelde como el huanay y el balsero de los ríos del sur, en cuyo cerebro elemental la vida vagabunda hizo germinar una maravillosa semilla de fantasía.

Del huanay y del salinero puede, sin mucho esfuerzo, salir un marino de primera calidad.

Hasta la desembocadura del río Maule, enorme herida de la cordillera de la costa, el litoral chileno es una línea casi recta. La densa corriente del Maule, acrecentada por numerosos ríos, penetra al mar con una fuerza incontenible y por esta

circunstancia la barra que allí se forma es una de las más peligrosas de Chile.

Torbellino traicionero de olas que se entrechocan con furia y que ha producido numerosos naufragios, desde la época colonial hasta nuestros días. Sin embargo, los pescadores de la ría, en sus botes marineros, logran vencer su insidia, a fuerza de astucia y de vigor y esto los ha hecho, quizá, los marinos más audaces de nuestra costa.

El chilote, dueño de su barco, manejó la vela en el canal, casi siempre manso como un lago. Su habilidad es otra, es la técnica del timón y de la vela; en el maulino, es el esfuerzo del brazo, frente a la tempestad eterna de la barra.

De la lancha plana ribereña, manejada por el huanay, campesino hecho marino; del bote pescador, el marino pasó a la lancha o al falucho, construido en los astilleros ribereños y ha llevado al norte, hasta las costas del Perú y del Ecuador, como en la época colonial, los productos de los campos, cercanos al mar.

Una mala brújula, una vela cuadrada y un batículo para manejar el tosco timón, les bastaba para vencer los vientos y llegar sanos y salvos, a los puertos de la costa norte de Chile o del Perú.

Desde que el puerto, hoy uno de los balnearios más concurridos de Chile, nació de un astillero, fundado por los jesuitas hasta que los vascos establecidos en su ribera le dieron calidad de villa, con el nombre de Nueva Bilbao, a fines del siglo XVIII, el espectáculo de estas escuadras de lanchas, cargadas con rodela de leña o sacos de carbón, atravesando la barra, ha sido uno de los más característicos y más heroicos en la historia de nuestra marina mercante.

Tuvo el puerto de Constitución, también factoría de la casa Serdio, una importancia considerable antes de que el ferrocarril central uniera a Chile como una columna vertebral.

Fué entonces puerto mayor y hasta cuarenta veleros fon-

dearon en la ría, frente a la isla y en La Poza, lugar donde vivían los pescadores.

Pero sin estos antecedentes históricos y nativos, bastaría la imponente majestad de las rocas que, como monstruos oscuros, hunden sus flancos en el océano para que Constitución fuese una de las playas más hermosas de Chile.

Las galerías de las piedras llamadas «Las Ventanas», «la nave verde obscura de la «Piedra de la Iglesia», donde anidan las gaviotas y piqueros y el arco helénico, (resto de un templo destruído semeja a la distancia) que la tradición ha bautizado con el nombre de «Piedra de los enamorados».

La costa de la provincia del Maule es la cordillera de la costa misma, despedazada por el mar. De aquí sus rocas enormes, sus bahías bañadas por las olas y sus cabos, el de Carranza, por ejemplo, adentrados en el mar como la proa de un navío gigantesco.

En la historia de la navegación costera, el cabo de Carranza, donde hoy existe un faro, fué célebre por sus naufragios.

Desde la «La Joven Cecilia», goleta que en 1839 se partió en los arrecifes del cabo hasta el John Elder, gran vapor para su época, que en 1892 se precipitó en las rocas, envueltas por una espesa neblina de agosto. La nave se perdió, pero se salvaron tripulantes y pasajeros.

Los botes, costeano el litoral, llegaron a Constitución y según cuentan los abuelos, fué un espectáculo inusitado el ver desembarcar a los artistas de la Compañía Inglesa de Operetas de Mr. Cleary que el naufragio sorprendió con sus pinturas y sus trajes de carácter.

Desde las rocas de Constitución hasta las de Cobquecura, donde hay una iglesia de piedra, tan bella como la de Constitución, la costa de la provincia del Maule multiplica sus puertos y sus playas con una belleza y una variedad no superadas en el resto de Chile.

La nota habitual es el estruendo sordo del mar, batiendo las rocas y en los días de calma, el bramido de los lobos en celo da a las rocas un tinte de hosca elementalidad. Parecen moverse las peñas y de sus aristas disparejas brotar cabezas de primitivos monstruos del mar.

Donde hay lobos, hay pesca, dice el refrán costeño.

El lobo es un voraz tragador de peces y si no los encuentra a mano, despedaza las redes con la potente energía de sus aletas.

Por eso, cuando el pescador logra matar un ejemplar, en sus chozas se celebra el feliz suceso con fiestas y con cantos. La grasa misma del lobo servirá de carnaza para sus espineles.

Curanipe, Buchupureo y Cobquecura, puertos de la provincia, fueron también factorías de la Casa Serdio y en esos tiempos, en sus bahías, hoy solitarias, la vida comercial poblaban de carretas, cargadas de lentejas y de trigo, los senderos de las colinas y de veleros el mar.

En la hora actual, nunca un barco toca sus aguas. Algunas, Curanipe y Cobquecura, son balnearios. Otras, como Buchupureo, agonizan casi despobladas.

Sus viejas casas van deshaciéndose con la fuerza incesante del viento del mar que arranca los marcos de ventanas y puertas. En las huertas abandonadas, la cicuta y la ortiga han ahogado a las flores que cultivaron sus dueños, muertos ya o emigrados a otros pueblos de Chile.

Es el Maule y sus montañas, donde aun quedan restos de la antigua selva, la auténtica patria del copihue.

No porque en el resto de Chile, sobre todo en la zona austral, no florezca el lirio nacional, sino porque en los cerros del Maule, desde Curanipe hasta Tomé, a causa de la estructura del terreno, el copihue es de una calidad superior por el tamaño de la flor y por la variedad de sus colores. Desde luego, el rojo encendido, degradado hasta el rosa pálido, moteado de blancos lunares, La maravilla de la especie blanca, con una blancu-

ra de nieve recién caída y con la transparencia cristalina de las más bellas porcelanas. El crema, el más escaso y el de mayor tamaño, en cuya carnosidad pulpa parece que se hubiera diluido la luz del sol, tamizada a través de la red espesa de los boldos y pataguas del monte.

Se abre hacia el sur la costa chilena en la bahía de Talcahuano, como una enorme olla indígena cuya tapadera volcada fuese la isla Quiriquina.

En el lado de la costa, desde Tomé a Penco, se levantan las chimeneas de las fábricas. Tomé y sus paños, Lirquén y sus minas de carbón, Penco y sus industrias de loza y refinería de azúcar.

Y en el fondo, en una faja estrecha de tierra, el puerto de Talcahuano, cuyas casas, como las de Valparaíso, han trepado a las laderas y han dominado el cerro.

Grúas poderosas rechinan en los malecones, entre pitazos agudos: trenes cargados de mercancías trepidan en las paralelas brillantes de los rieles, en viaje hacia el interior; remolcadores oscuros arrastran lanchones a la lejos, apreados a Penco o a Tomé, disueltos en la lejana perspectiva.

Y en dirección a la Quiriquina, las maestranzas, los diques y los arsenales que hacen del viejo puerto de Penco, en la época colonial, uno de los más importantes centros de nuestra marina de guerra.

En un rincón del puerto, duermen los cascos de viejos acorazados en desuso, mientras a lo largo se perfilan las vergas del buque que sirve a los pilotines de morada y de escuela, como un barco pirata, fondeado al abrigo de la isla.

Larga y variada es la historia del puerto de Talcahuano, desde el desembarco de la expedición de don García Hurtado de Mendoza, en la cual venía el poeta Ercilla, para reconquistar a Arauco sublevado, hasta la época de la Independencia, en que Freire lo atacó infructuosamente.

Fué amenazada por las hordas que capitaneaba Benavides

y en 1818, Lord Cochrane se apoderó al abordaje de la fragata española «María Isabel», hermoso buque de 50 cañones que el propio Lord tasó en 36,000 libras esterlinas de aquellos tiempos, medio millón de pesos de hoy.

El canal de Panamá, abierto a la navegación a comienzos del siglo XX, hizo disminuir el comercio en los puertos del Pacífico, los dejó como quien dice, a un lado de las rutas europeas y Valparaíso y Talcahuano, vieron disminuir su importancia en forma considerable.

Los veleros, especialmente en Talcahuano, que por falta de fondeadero, se alineaban unos al costado de otros, formando una prodigiosa población flotante donde se hablaban todos los idiomas del mundo, han quedado reducidos al viejo casco de un ballenero, que se pudre, entre sus boyas de proa y popa.

Sólo su base naval, sus maestranzas, el carbón de Lota y Coronel y la ciudad de Concepción, dan vida al puerto de la colonia, detenido en la mitad de su desarrollo comercial.

Al sur de Talcahuano, en las cercanías de la bahía de San Vicente, balneario y factoría pescadora, desemboca el Bio-bío, el río de la Conquista.

La zona del carbón de piedra, cuya producción alcanza a un millón de toneladas anuales, es una de las más típicas de nuestra vida industrial.

No sólo abarca la costa y sus cerros próximos, en Lota y Coronel, sino que se extiende a la provincia de Arauco, incluyendo al puerto de Lebu.

Zona hormigueante de poblaciones obreras, cuyas casas se amontonan en torno a las bocaminas, comienzo de los socavones que se entrecruzan en el interior de la tierra, siguiendo la veta carbonífera, en muchos casos por debajo del Océano.

Un incesante ir y venir de obreros que entran y salen de la mina, comunican a Lota y Coronel un dinamismo y una inquietud de grandes urbes.

Allí se generan huelgas terribles. Muchedumbres de hom-



bres y mujeres llenan las calles de los pueblos y las ideas modernas de reivindicación nacen entre palabras ardientes y enérgicas acciones. En ninguna parte de Chile, incluso las salitre-ras, es más clara la lucha entre capital y trabajo.

Semejante a la gigantesca boca de una ballena varada en la costa, se dilata la bahía de Arauco y la isla de Santa María, que recuerda con sus cabos puntiagudos a una enorme estrella de mar, cierra la bahía por el N. O. de la provincia.

Hay en la bahía de Arauco y en las islas de Santa María y la Mocha una trágica leyenda de muerte y de piratería, durante la colonia y en los comienzos del siglo XIX.

La isla de Santa María, que los araucanos llamaron *Tralca* a causa de la resonancia de los truenos en los días tempestuosos, tuvo por la fertilidad de sus rincones y la pureza de sus vertientes, un especial atractivo para todos los buques que venían de cruzar el Cabo de Hornos, tanto mercantes como piratas. Era una escala obligada de su derrota.

A fines del siglo XVI estuvo en su playa N. E. el pirata Tomás Cavendish y por él conserva aún esa caleta el nombre de Puerto del Inglés.

Después de Maipú y cuando O'Higgins y San Martín preparaban la expedición libertadora del Perú, se alzó en armas contra la República el montonero Benavides, cuyos aliados eran las tribus pehuenches de la cordillera del sur.

Benavides, para comunicarse con el Perú, convirtió a la isla de Santa María, en un siniestro cubil de acechanzas, en una trágica zancadilla de los buques y de los marinos.

Escondidos en los bosques cercanos a las playas, sus harapientos soldados, ávidos de saqueo, que era su única paga, esperaban la llegada del buque que venía, confiado, a ese solitario rincón marino, en busca de agua y de víveres.

Ayudaba en sus piraterías a Benavides, aquel astuto bandido del mar, llamado Maineri, el mismo que debía traicionar-

lo algunos años más tarde y entregarlo al subdelegado rural en la caleta del Topocalma.

Hacía asaltar a la fragata ballenera *Perseverance*, que vararon en la playa de Tubul, en el extremo de la bahía de Arauco, y cuyos tripulantes fueron repartidos como sirvientes en las familias de la región.

Así también cayó en poder de los montoneros el bergantín americano «*Hero*», cuyo capitán y un niño de corta edad, hijo de un comerciante de Boston que viajaba por salud, fueron fusilados en la isla y medio enterrados en la arena de la playa.

En esta rápida visión de los puertos de la costa central, de la costa histórica de Chile, Lebu y La Mocha ocupan, en mi concepto, el punto final, pues Valdivia, Maullín, Calbuco, Puerto Montt y los puertos de la isla de Chiloé, pertenecen a la zona propiamente austral de Chile.

La costa de Arauco, costa solitaria si las hay, porque el indio araucano fué, ante todo, un indio de tierra adentro, es por la belleza de sus playas y por sus rocas, amenaza de la navegación, como la punta Morguilla, donde se estrelló una noche de invierno el transporte *Angamos*, una de las más salvajemente bellas de nuestro país.

Al sur de la provincia de Arauco y frente al puertecillo de Tirúa, fundida en la niebla del mar, suele divisarse el borrón oscuro de la isla Mocha, como un pedazo de continente separado de la costa madre.

En torno a una espesa selva de olivillos centenarios, se extienden terrenos fértiles, cruzados por minúsculos arroyos. Un mar salvaje azota las playas, cuajadas de erizos y de choros y de cochayuyos y de huiros.

Las olas de la isla Mocha, que los nativos llaman botes, tienen una fisonomía especial. Semejan monstruos marinos con hirsutas melenas de espuma que el viento deshace, antes que lleguen a morir en la Punta Delicada, trampa traidora para la navegación de esos mares.

Aun se divisa la roda de un vapor, tapizado de luches y de choros, donde van a descansar después de sus maniobras de pesca los millones de gaviotas y de caulles, que decoran la isla con un halo de vuelos blancos.

Una tribu numerosa, aparentemente de la misma raza de Arauco, poblaba esas islas. Había changos y mapuches, mezclados con ellos o quizá con esa misteriosa raza autóctona que la acuciosidad de don Ricardo E. Latchan descubrió en el sur de Chile. Raza que, como la chilota, se une por características fisiológicas o por ciertas costumbres típicas, no existentes en otras regiones indígenas de Chile con los polinesios de Oceanía.

Existe, por ejemplo, en el Museo de Concepción, una canoa, horadada en maderas que no son indígenas y que se encontró en una de las playas de la Isla Mocha.

La Isla Mocha, como la de Santa María, fué también, refugio de piratas, a quienes los indios favorecieron o atacaron según las circunstancias.

El corsario Drake fué herido de un flechazo por los naturales, a quienes logró atraer después con la calidad superior de su inteligencia y un pirata holandés, menos hábil, pereció con toda su tripulación, asesinado por los indios.

El gobierno español que residía en Concepción creyó resolver el grave problema de la Isla Mocha, refugio de piratas según ellos, despoblando la isla.

Los indios fueron trasladados (eran como seiscientos) al continente, en el terreno donde hoy se levanta la ciudad de Concepción.

Aun ahora, recuerda a esos isleños un islote llamado La Mochita, donde vivieron un tiempo y fueron repartidos poco a poco en las casas como sirvientes domésticos o en los fundos o en las minas del interior como inquilinos u obreros.

Sólo debieron quedarse en la isla, de los antiguos habitantes, algunos que se escondieron en la selva y seguramente su sangre primitiva se ha disuelto en los pobladores actuales,

en la mayor parte campesinos mestizos del continente o de la isla de Chiloé.

Una tarde clara del mes de febrero, endurecida por un recio viento del sur, conocí a la Isla Mocha.

Una nube, clara al anclar el barco, se tornó de un negro matiz de tormenta cuando el buque abandonó la isla.

A la distancia, el espeso nubarrón tomaba la forma de la isla y me pareció que ella, la nube, también se había separado de sus hermanas del cielo, como lo había hecho, en tiempos prehistóricos, el misterioso peñón azotado por el mar.