



Policarpo Toro

Policarpo Toro, un marino ilustre

FRANCISCO GHISOLFO ARAYA*

El comandante Policarpo Toro Hurtado fue un ilustre marino a quien Chile debe la incorporación plena de la Isla de Pascua a nuestra soberanía. Su visión geopolítica, su interés por los asuntos nacionales, su preocupación y perseverancia hicieron posible que Pascua sea realmente chilena. En ello comprometió su honor y su peculio personal, cuando fue necesario. Lamentablemente, este hecho ha sido poco comentado por los historiadores y la personalidad de Policarpo Toro insuficientemente destacada. Tanto es así que no conocemos ninguna biografía que se haya escrito sobre este marino.

Según lo revela Guillermo Cuadra, en su libro *Familias Chilenas*, Policarpo Toro nació del enlace de Pedro de Pablo Toro y Fuenzalida y de Teresa Hurtado Gallardo, entroncado por la línea paterna con Mateo Toro y Zambrano. Estaba emparentado, igualmente, con el Presidente José Manuel Balmaceda, de quien recibió el más decidido apoyo en su propósito de incorporar la Isla de Pascua a Chile y a quien retribuyó con noble lealtad tal actitud, en los aciagos días que precedieron a la revolución que se produjo en su contra, lo cual terminó truncando su carrera.

*El autor es Contralmirante, oficial de Estado Mayor de la Marina de Chile, profesor de Geopolítica, autor de numerosos estudios sobre tratados limítrofes y acerca de las proyecciones económicas del océano Pacífico. Secretario General de la Universidad Técnica "Federico Santa María". Para este trabajo contó con la colaboración del profesor Guillermo Izquierdo Araya, miembro de la Academia Chilena de la Historia.

Policarpo Toro ingresó a la Escuela Naval, el 23 de marzo de 1868¹. Se embarcó, en los primeros días de enero de 1870, en la corbeta *O'Higgins*, nave que al mando del capitán de navío José Anacleto Goñi hizo un viaje de instrucción a la Isla de Pascua. El 22 de enero arribó a la isla donde se hizo el primer levantamiento hidrográfico, encomendado al capitán de corbeta Ignacio L. Gana, junto con otros interesantes estudios de Geología, Botánica, Zoología e Historia, en el cual se desempeñaron como ayudantes los jóvenes en instrucción. Este fue el primer contacto que Policarpo Toro tuvo con Pascua. De regreso al continente, se incorporó como cadete agraciado a la Escuela Militar, el 7 de marzo de 1870. (Lo antes expuesto aclara algunas dudas que quedan flotando en algunos textos de la Historia Marítima de Chile).

DESCUBRIMIENTO Y VISITANTES DE LA ISLA

Oportuno nos parece recordar que la Isla de Pascua fue descubierta, el 6 de abril de 1722, por el almirante holandés Jacob Roggween, aun cuando los españoles le atribuyen este honor a Alvaro Mendaña de Neira. Este marino zarpó de El Callao, por orden del virrey del Perú, el 10 de enero de 1562, al mando de una expedición para explorar el océano Pacífico. Sin embargo, de las dos relaciones de viaje que hizo al rey de España no se desprende fundamento alguno que permita afirmar que haya alcanzado las costas de la isla. Sin duda debió pasar mucho más al Norte, al cruzar el Mar del Sur en las cercanías del Ecuador, arribando a las islas Ellice y descubrir, luego, las islas Salomón. En esto último estriba la importancia del viaje, según Dudley, en el libro publicado en Florencia, en 1661.

Otros autores afirman que el verdadero descubridor fue Edward Davis, un filibustero inglés quien, al mando del *Batchelor's Delight*, en 1867, avistó tierra en latitud 27° 20' Sur. Navegaba a más de 4.000 kilómetros del continente, a lo largo de las costas chilenas, en demanda del Cabo de Hornos. Mas, no se aproximó para reconocer tales tierras continuando su navegación sin atribuirle importancia alguna al hecho.

Con posterioridad a Roggween, quien bautizó la isla en razón a que el día de su descubrimiento coincidió con la celebración de la festividad de Pascua de Resurrección, varios navíos de distintas nacionalidades la avista-

¹Hoja de Servicios, contenida en el Libro N° 12 de la Dirección General del Personal de la Armada.

ron o desembarcaron en ella. Otros tantos intentaron ubicarla, sin éxito, dadas la posición oceánica y las dificultades de la navegación de altura de la época. Entre los primeros podemos citar a M. de Surville quien, en 1769, avistó Pascua desde su navío *San Juan Bautista*, de la Compañía Pondicherry, sin aproximarse a ella. En el otro extremo, es preciso mencionar la expedición ordenada por el virrey del Perú, Manuel de Amat y Junyent, en 1770. Tal expedición estuvo integrada por los navíos de guerra *San Lorenzo* y *Santa Rosalía*, al mando del capitán de navío Felipe González Aedo y el capitán de fragata Antonio Damonte, respectivamente. Ellos reconocieron la isla y tomaron posesión efectiva de ella, ante el temor de que se anticipasen navegantes ingleses y franceses que recorrían el Pacífico. Las naves españolas cumplieron su cometido, desembarcando en ella, bautizándola San Carlos, en homenaje al Rey Carlos III que, en aquel entonces, se ceñía la corona de España. Sin embargo, como señala Rodrigo Fuenzalida, en su *Historia de la Armada de Chile* (1975), esta toma de posesión fue más bien "simbólica por cuanto nunca más volvió un buque castellano a visitar sus costas". No obstante, esta formal toma de posesión de la Isla de Pascua otorgó a Chile los derechos para recibirla de herencia del reino de España junto con el Chile continental sudamericano y antártico, hecho que destaca el abate Molina, con justificada razón.

Contrariamente a la actitud española, naves de otros países continuaron visitando esta pequeña porción de tierra inmersa en la vastedad del Pacífico, en sus afanes de explorar la mar oceano en toda su inmensidad. Así fue como, en 1774, arribó a Pascua James Cook; en 1786, la visitó el célebre navegante francés Lapérouse; en 1804, el ruso Lisiansky, enviado por el duque Romanzoff; y, posteriormente, una serie de aventureros, norteamericanos y peruanos, sin Dios ni Ley, que ejecutaron todo tipo de fechorías y violencia sobre la pacífica población nativa de Pascua, en busca de víveres, agua y esparcimiento con las muchachas del lugar. El conocimiento de estos hechos motivó al capitán de la nave francesa *Cassini* a denunciar ante las autoridades de Valparaíso tales tropelías, reconociendo en tal forma la soberanía plena de nuestro país sobre la isla a pesar del poco interés demostrado por nuestro gobierno hacia Pascua.

El relato del capitán de la *Cassini* conmovió a las autoridades chilenas, empero, sólo ocho años después se decidieron a tomar acción, despachando a la corbeta *O'Higgins*, en 1870, en el viaje de instrucción a que ya nos hemos referido, constituyéndose así en el primer buque chileno que visitara esta posesión insular. No obstante, algunos autores, entre ellos Víctor M. Vergara, en su Memoria de Prueba para optar al grado de Licenciado de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Chile,

titulada *La Isla de Pascua. Dominación y Dominio*, citan como la primera visita de un buque de guerra chileno a la isla el realizado por la corbeta *Colo Colo*, en 1850, al mando del comandante Leoncio Señoret, hecho que no he podido comprobar.

Cuando la corbeta *O'Higgins* arribó a la Isla de Pascua, el 22 de enero de 1870, lo primero que sus tripulantes avistaron fue una bandera francesa que ondeaba sobre una casa de madera construida con los restos de un naufragio. En aquella oportunidad vivían sólo dos franceses en la isla: el padre Roussel, comisionado por el Vicariato Apostólico de Oceanía Oriental y el ciudadano Jean Onezine Butron Bornier, ocupante de la casa en cuestión. Este se había casado con la reina de los nativos, Koreto Pua-Kuranga, y, haciendo valer los títulos de su mujer, ejercía como un verdadero jefe de la isla. Aprovechándose de tal situación había adquirido numerosos terrenos, suscribiendo documentos en la misma isla, los cuales fueron registrados luego en Papeete, Tahiti, para legitimarlos. Este sujeto se asoció luego con el comerciante inglés John Brander, para la crianza de ganado, a la cual se incorporó luego la misión apostólica francesa. En esta forma, la propiedad de la isla era compartida por los nativos y la susodicha sociedad. Ambos ciudadanos franceses participaron gustosos en los trabajos que la tripulación de la *O'Higgins* realizó en la isla, oportunidad en la cual el joven Policarpo Toro observó la extraña situación de dominio existente.

LA VIDA PROFESIONAL DE POLICARPO TORO

Como se ha dicho, Policarpo Toro, de regreso del primer viaje a la Isla de Pascua, cumplió un período de un año como cadete agraciado en la Escuela Militar, otorgándosele el título de aspirante a guardiamarina sin examen, el 17 de febrero de 1871. Fue destinado al vapor *Valdivia*, para completar los estudios y realizar los trabajos prácticos que señalaba el Reglamento para Aspirante de la Armada y luego a la corbeta *Esmeralda*, con el mismo propósito.

A bordo de la *Esmeralda* le correspondió participar en una curiosa acción estando el buque de estación en Mejillones. En efecto, la corbeta fue destinada a esa caleta donde operaban unos revolucionarios bolivianos bajo las órdenes de Quintín Quevedo, a fin de contener sus fechorías y desarmarlos. Zarpó de Valparaíso, el 1º de mayo de 1871, y luego de cumplir su cometido permaneció fondeada en el lugar como buque estación, volviendo en una segunda ocasión. Tal situación confirma el hecho de que, por gracia

de nuestras autoridades, Bolivia empleaba esa caleta sin ejercer soberanía sobre el litoral.

Cumplidos sus requisitos y estudios profesionales, Policarpo Toro es promovido a Guardiamarina examinado, el 21 de febrero de 1873, y destinado al vapor *Abtao*, en el cual cumplió un período de instrucción con la Escuadra.

Posteriormente, esta nave fue enviada a Magallanes como buque estación, donde a la sazón ejercía el cargo de gobernador el comandante Oscar Viel. El *Abtao* permaneció en la zona durante un año, correspondiéndole, entre otras tareas, levantar el plano, delinear y nivelar la población de Punta Arenas, donde le cupo una activa participación el guardiamarina Toro, bajo las órdenes del gobernador Viel. Luego, el vapor *Abtao* fue enviado al río Santa Cruz a fin de sondar y levantar el plano de la barra del río; Toro fue enviado a tierra con una partida de carpinteros para construir un gran galpón en la ribera Sur del río. Es interesante destacar este hecho por cuanto fue una de las tantas acciones que ejerció la Armada de Chile en la costa del Atlántico, donde no existía duda alguna de la soberanía de nuestro país, desde Río Negro al Sur. Después de esta comisión, que duró alrededor de cuatro meses, el vapor *Abtao* regresó a Punta Arenas. El último cometido cumplido en la zona de Magallanes fue acompañar por mar a la expedición Pertuiset que, en esa época, exploraba Tierra del Fuego.

Durante el regreso desde Magallanes al Norte, el vapor *Abtao*, falto de carbón y con parte de la tripulación convaleciente del escorbuto, navegó por los canales patagónicos y de las islas Guaitecas. En diversas oportunidades, el guardiamarina Toro fue comisionado para bajar a tierra con una partida de marineros para cortar leña; éste fue el combustible empleado mayoritariamente por la nave en su navegación.

Luego de esta experiencia canalera, Toro fue destinado al blindado *Almirante Cochrane*, donde embarcó el 28 de septiembre de 1874. A bordo de esta nave de la Escuadra le correspondió permanecer en dos oportunidades como buque estación en Coquimbo; en la primera de ellas participó, a las órdenes del teniente 1º Luis Uribe, en el levantamiento de la costa de la provincia de Aconcagua. Posteriormente, en razón a su experiencia en la zona austral, fue embarcado en comisión en la corbeta *Chacabuco*, destinada a Magallanes, retornando en octubre de 1876 al blindado *Almirante Cochrane*, el cual se dirigía a Inglaterra para reparaciones. A bordo de la *Chacabuco* recibió su segundo galón al ser promovido a teniente 2º, el 23 de agosto de 1876.

Oportuno me parece hacer presente que algunos autores que se han referido a Isla de Pascua mencionan al joven teniente Policarpo Toro,

viajando a la isla en la segunda visita de la corbeta *O'Higgins*, realizada en 1875. Del documento que hemos tenido a la vista, del archivo de la Dirección General del Personal de la Armada, se desprende que en el año señalado formaba parte de la dotación del blindado *Almirante Cochrane* y que el primer viaje que realizó Policarpo Toro a Pascua fue en 1870, en el primer crucero de la corbeta *O'Higgins*. Esto es confirmado por el propio Policarpo Toro en su informe sobre "La Importancia de la Isla de Pascua y la necesidad de que el Gobierno de Chile tome inmediatamente posesión de ella", redactado en Valparaíso, en octubre de 1886². En este informe expresa: "Una memoria minuciosa, con apreciaciones y observaciones justas y bien fundadas, escribió el doctor Philippi el año 1873, memoria que se registra en el tomo 3 de los *Anales de la Universidad de Chile*, y que es un resumen histórico de la isla y de sus habitantes hasta el año 1870, época en que fue visitada por primera vez por la bandera de Chile, en la corbeta *O'Higgins* de la Armada Nacional, y en cuyo viaje tuve el gusto de visitar la isla"...

El blindado *Almirante Cochrane* zarpó a Inglaterra en los primeros días de 1877; Policarpo Toro asistió a los primeros trabajos de reparación a que fue sometido el buque y a varios cursos de torpedos dictados en la fábrica de estas armas, en Silver Town, Londres. Sin embargo, en razón de sus méritos fue comisionado, el 1º de septiembre de 1877, al H.M.S. *Black Prince*, un blindado perteneciente a la Escuadra del Canal que comandaba en jefe el almirante Seymon y más tarde el almirante Lord Yohne May. En este buque realizó varios cruceros integrando esa Escuadra, por las costas de Inglaterra a Irlanda. A fin de que adquiriese experiencia en el uso de torpedos, el comandante del H.M.S. *Black Prince* lo incluyó en una partida que tuvo como tarea destruir por medio de esas armas un buque que, luego de una colisión, había quedado entre aguas en medio del canal de la Mancha, convirtiéndose en un derelicto peligroso para la navegación.

El buque, donde estaba embarcado el teniente Toro, se fue a reforzar la Escuadra del Mediterráneo, cuando las relaciones anglo-rusas se pusieron muy tensas a consecuencia de la guerra de Rusia contra Turquía. En aquella oportunidad el H.M.S. *Black Prince* hizo escala en Vigo y Gibraltar antes de estacionarse en Malta. En una de sus navegaciones fondeó en Siracusa, Sicilia. De vuelta a Malta, Policarpo Toro fue transbordado al H.M.S. *Sultán* en que arribó el Duque de Edimburgo en visita a la Escuadra del Mediterráneo. En dicho buque Toro regresó a Inglaterra, en mayo de 1878, para ser redestinado al H.M.S. *Boadisca*, una corbeta de la Escuadra del

²Archivo Nacional, Consulados de Chile en Europa, año 1887. Tomo N° 57.

Canal. Esta nave, después de un período de ejercicios en las costas de Irlanda, integró una fuerza naval, compuesta de 23 unidades, en su mayor parte blindados, que participó en la Gran Revista Naval pasada por la Reina Victoria. Al término de la revista la corbeta fue enviada a la isla Whight, mientras la soberana pasaba el verano en su palacio de Osborn. Durante el tiempo que el buque permaneció en el lugar, el marino chileno fue presentado a los Príncipes de Gales, a los Reyes de Dinamarca y a varios miembros de las familias imperiales de Gran Bretaña y Alemania. Finalmente, transbordó al guardacosta H.M.S. *Valorous* en el que obtuvo entrenamiento en otras actividades de la Real Armada Británica. Asimismo, durante su permanencia en Inglaterra, visitó diversas escuelas, fortificaciones y establecimientos de apoyo logístico en Londres, Chartan, Plymouth, Pormouth, Pembock, Portland, Gibraltar y Malta, con lo que enriqueció su preparación profesional y su acervo cultural, además de relacionarse con muchos marinos ingleses.

SU DESEMPEÑO DURANTE LA GUERRA DEL PACIFICO

El inicio de la Guerra del Pacífico sorprendió al teniente Policarpo Toro comisionado aún en la Armada Británica, circunstancialmente de paso por París. Su primera reacción fue solicitar al Ministro chileno en Francia disponer su inmediato regreso a Chile; sin embargo, dado el conocimiento obtenido de la Armada Británica y del trato con muchos de sus oficiales que ejercían en ella importantes funciones, fue llamado a Londres para ponerse a las órdenes del Ministro Alberto Blest Gana. Acompañó a éste durante más de un mes, como secretario y asesor, en la adquisición de las primeras armas que fueron enviadas a Chile. Posteriormente, fue relevado de tales funciones por el capitán de fragata Luis Lynch Z., lo que le permitió tomar el primer vapor que zarpó de Liverpool, el 14 de mayo de 1879, para arribar a Valparaíso, el 24 de junio, luego de una ausencia de dos años y seis meses.

Dos días después de su regreso a la Patria, se embarcó en el *Loa*, nave que zarpó al Norte a reunirse con la Escuadra que bloqueaba Iquique, al mando del almirante Juan Williams Rebolledo. Fue destinado al vapor *Abtao*, unidad que conocía muy bien y que permaneció participando en el bloqueo del puerto hasta que éste fue levantado, en agosto de 1879. Con el *Abtao* participó en la sorpresa de Iquique, acción naval ocurrida el 10 de julio de ese año y, el 28 de agosto, en el Combate de Antofagasta en que se batieron con el monitor peruano *Huáscar*. Durante esta acción, que duró cuatro horas, el *Abtao* recibió dos granadas de 300 libras, una de las cuales lo

arrojó ileso entre un montón de cadáveres, sin más daño que la pérdida de su espada que le fue arrebatada del cinto por el proyectil. La escapada fue realmente milagrosa; levantándose presto de entre los restos de sus compañeros se puso a disparar uno de los cañones, cuya dotación había sido diezmada, valiéndole su acción el aplauso de la dotación y una recomendación especial de su comandante, en el Parte Oficial en que se informaba de los hechos al almirante.

El capitán de fragata Juan José Latorre, al hacerse cargo del mando del blindado *Almirante Cochrane* había solicitado que se destinase al teniente 2º Policarpo Toro a su unidad. Fue así como en Antofagasta, al encontrarse ambos buques, el oficial transbordó al blindado. En esa unidad participó en las actividades previas a la destrucción del *Huáscar*: en el intento de interceptarlo en Arica y, al no encontrársele, integró la 2ª División que esperó al corsario en Mejillones. Como es de todos conocido, en la batalla naval de Angamos, el *Huáscar* fue destruido, en una acción conjunta de toda la Escuadra pero en la cual la participación del *Almirante Cochrane*, bajo la diestra conducción de Juan José Latorre, fue decisiva.

El teniente Toro se destacó en todas las acciones bélicas en que participó y por ello, frecuentemente, era seleccionado para desarrollar las acciones más riesgosas. Así fue como, el 2 de noviembre de 1879, frente a Pisagua, previo al desembarco, se le comisionó explorar la costa con la lancha a vapor y los botes del *Cochrane*, bajo las órdenes directas del Jefe de Estado Mayor, coronel Emilio Sotomayor. En lo más recio del bombardeo de Pisagua notó la falta de botes para llevar los refuerzos y municiones a tierra que eran indispensables; en tales circunstancias, se dirigió al muelle a tomar unas embarcaciones peruanas que allí había, con las cuales continuó la misión de remolcar las lanchas con gente hasta dejarlos en la playa. Esta acción fue ejecutada en medio de una granizada de balas. Su comportamiento en la acción le valió una recomendación especial en el Parte Oficial que pasó al Supremo Gobierno el coronel Emilio Sotomayor.

Las acciones meritorias a bordo del *Almirante Cochrane* continuaron mientras formó parte de su dotación. Participó en el bloqueo de Iquique y, cuando la plaza se rindió, el 23 de noviembre de 1879, fue comisionado para ir a tierra a buscar a los sobrevivientes de la corbeta *Esmeralda*, gloriosamente hundida en la rada, el 21 de mayo, los cuales eran retenidos como prisioneros. La acción, temida por estimársele una celada de los peruanos, fue cumplida con todo éxito. De Iquique pasó con el *Cochrane* a establecer el bloqueo de Arica. Durante esa época fue nombrado 2º Comandante Interino de la goleta *Covadonga*, comandada por el capitán de corbeta Joaquín Orella;

con ella participó en el bloqueo de Mollendo y, posteriormente, en la toma del puerto. De Mollendo pasó a Ilo donde participó en el desembarco del Ejército que operó contra Moquehua.

En abril de 1880 es redestinado, nuevamente, al *Cochrane* que continuaba bloqueando Arica. Durante ese tiempo sirvió de intérprete con los capitanes de barcos extranjeros que se acercaban al puerto, obteniendo valiosas informaciones de ellos. Tomó parte en el combate que se libró con los fuertes de tierra, el día antes de la toma de la plaza fuerte de Arica; en esa acción un proyectil de las fortificaciones de El Morro comunicó fuego a un cartucho de la batería que Toro tenía a su cargo, causando 16 bajas con la explosión. Después de la toma de Arica, el 7 de junio de ese año, volvió por primera vez a Valparaíso, teniendo la penosa tarea de escoltar los restos del infortunado Ministro en Campaña, Rafael Sotomayor. El 11 del mismo mes recibe los despachos de teniente 1°.

Muy pronto, en julio, volvió nuevamente al norte, incorporándose a la Escuadra que mantenía el bloqueo sobre El Callao. En agosto fue designado 2° Comandante interino de la cañonera *Magallanes*, comandada por el capitán de corbeta Miguel Gaona. En este buque tomó parte en algunas acciones menores contra los fuertes de El Callao. Luego regresó a Arica para participar en el embarque del Ejército que se trasladaba de ese lugar a Pisco, regresando a continuación al bloqueo de Mollendo; de allí pasó a El Callao, transbordando a la corbeta *Chacabuco*, como ayudante del comandante y jefe del bloqueo, capitán de fragata Osvar Viel; a su bordo participó en intercambios de fuego y algunas escaramuzas con las baterías de tierra y los buques peruanos que se mantenían en la dársena. En una de estas acciones fue echada a pique la torpedera *Guacolda*; destinado a su salvamento, logró ponerla a flote nuevamente. En diciembre, volvió al blindado *Almirante Cochrane*, buque que apoyó el flanco del Ejército en las batallas de Chorrillos y Miraflores, los días 13 y 15 de enero de 1881, respectivamente. Después de las acciones antes citadas fue destinado a tierra, sirviendo la Gobernación Marítima de Constitución y la Subdelegación Marítima de Coronel. Posteriormente, en 1883, fue nombrado Ayudante y Profesor de la Escuela Naval. Por sus servicios destacados en la Guerra del Pacífico se hizo acreedor a dos medallas de oro por la Primera y Segunda Campaña, con barras de las acciones de Iquique, Antofagasta, Angamos, Pisagua, Arica, Chorrillos y Miraflores, en las que le había tocado participar.

En 1886, Policarpo Toro, ya capitán de corbeta graduado, fue nombrado Instructor de Guardiamarinas, a bordo de la corbeta *Abtao*, comandada por el capitán Salamanca. La travesía incluyó una larga navegación costanera de Costa Rica hasta Punta Arenas, pasando por El Callao; de regreso a Valparaíso la nave recaló en las islas Galápagos e Isla de Pascua. En esa oportunidad se levantó un nuevo plano de la isla, el que acompañó a la jefatura con una importante memoria sobre el significado de la isla para Chile, especialmente cuando se abriese el istmo de Panamá. Este es el documento base de sus esfuerzos para incorporar plenamente la isla a la soberanía de Chile.

El documento, citado anteriormente, demuestra la visión geopolítica de Policarpo Toro al efectuar certeros comentarios al respecto. Se refiere en él a la utilidad que la isla representa para nuestro país. Al respecto decía: "Para Chile, tiene la isla doble objeto: Primero, magnífica estación naval para su pequeña pero importante Marina, donde encontrarían sus tripulaciones un lugar de recreo y de descanso después de un penoso viaje, ya sea de instrucción o de recalada forzosa, encontrando en ella un refugio a la inclemencia del tiempo y un trozo de carne fresca para sus extenuadas tripulaciones. Segundo, evitar que una potencia extranjera, tomando posesión de ella, nos amenace desde allí, en las futuras emergencias en que pudiera hallarse Chile u otras de las repúblicas sudamericanas". En un segundo párrafo, con notable visión de futuro, agregaba: "No se crea que exagero en mis apreciaciones; no. Abierto el istmo de Panamá, la corriente natural de comercio será hacia Australia y Nueva Zelandia, encontrándose la isla a unas cuantas millas de la ruta obligada y a una tercera parte del camino entre Panamá y Australia. Fíjese el Gobierno en estas circunstancias y verá que no andamos descabellados al pedirle una pronta y favorable acogida a estas líneas". Llama la atención como vislumbra la Era del Océano Pacífico y se refiere al futuro con gran convicción.

Finalmente, concluía su informe señalando: "Caso que tuviera la satisfacción de ser oído, podría imponer personalmente al Gobierno de la mejor manera de llevar a cabo la empresa con visos de buen éxito y sin compromisos ni temores para el Gobierno, pues que estoy en comunicación con el actual propietario de la isla, señor Salmon, de nacionalidad inglesa, aunque nacido en Tahiti".

El Presidente Balmaceda aprobó la iniciativa del capitán Policarpo Toro, no por la cercanía de parentesco, sino porque era un hombre que tenía una visión extraordinaria de los problemas que debía enfrentar y éste lo tomó con mucho entusiasmo. Junto con ello lo comisionó para que se

trasladara a Tahiti y se entrevistara con los dueños de la isla para adquirirla en condiciones favorables para el país. En su plan fijó como primera etapa el entenderse con los propietarios de terrenos en la isla. Algunos eran extranjeros como Brander, Tati Salmon y Dutron-Bernie y también estaban los naturales de la isla, representados por los jefes de familia. En una segunda fase adquirir los derechos y acciones, no sólo del bien raíz sino también del ganado y otras especies, de manera que el Gobierno de Chile fuese el verdadero dueño. A esta tarea se dedicó en cuerpo y alma cumpliendo los pasos que había estudiado con gran cuidado. Supo que Brander estaba en Valparaíso y sus primeras acciones se realizaron en este puerto, formulándole por escrito 10 preguntas muy concretas para aclarar el confuso panorama.

En 1887 zarpó en la goleta *Paloma*, de 150 toneladas, llegando a Tahiti, vía Isla de Pascua, después de una penosísima travesía de 45 días.

En Tahiti, después de sondear a las autoridades y de imponerse del estado en que se encontraban los poseedores de la isla, entró en negociaciones con ellos. En un documento fechado en febrero de 1888, dice al respecto: "De todo este laberinto se desprende que son en realidad propietarios: 1° Los misioneros franceses, por terrenos; 2° Mr. Tati Salmon, por animales comprados a la misión; 3° A. Salmon por terrenos comprados a los indios; 4° Mr. John por terrenos comprados a la asociación Brander; 5° Sucesión Bornier en juicio con sucesión Brander; y 6° Los indígenas como primitivos dueños y señores".

Este fue el complicado campo de acción en que debió actuar el agente del Gobierno. Lo dice Policarpo Toro: "A mi llegada a Tahiti y sabedores todos estos señores de las instrucciones que yo llevaba de mi Gobierno, trataron de asediarme con exigencias de todo género, me imposibilitaban la realización de la negociación que se me había confiado". Con respecto a la propiedad de la Misión Católica en manos de los Padres Franceses, el comandante Toro le manifestó al Obispo de Tahiti, en Papeete, donde estaba el Arzobispo, la conveniencia de que la misión se desprendiera de sus derechos en la isla para que Chile pudiera asumir. Todo terminó con la sesión de los derechos al Arzobispo de Santiago, como dádiva del arzobispo de Tahiti.

Así cambió la difícil tarea del comandante Toro, quien se demostró como un buen diplomático, mediador y componedor de entuertos, como se verá, por cuanto logró, además, poner de acuerdo a los hermanos Salmon, en un compromiso de compraventa entre ellos y Policarpo Toro. Por otra parte, como la sucesión Brander estaba en juicio con la sucesión Bernier logró con ellos también un compromiso de compraventa, obligatorio para ambas partes, dentro de un período de dos años.

Despejado el campo en cuanto al derecho privado se refiere, había que pensar en el aspecto político, en el dominio soberano de Chile, de tal forma que no fuera un simple propietario, sino además un país soberano, un dueño absoluto de la isla. Todo de acuerdo a las normas del Derecho Internacional.

En enero de 1888, el capitán Policarpo Toro se embarcó de regreso a Chile a bordo de la corbeta *Chacabuco*, que fue a Tahiti a buscarlo, de regreso de un viaje de instrucción. El problema de carácter internacional no fue abordado en la oportunidad y el Gobierno no necesitó gestiones previas de carácter internacional para decidir la Toma de Posesión de la Isla de Pascua, aunque canónicamente Pascua dependía del Vicariato apostólico de Tahiti, gracias a las iniciativas adoptadas por Policarpo Toro.

Por aquel entonces, sólo los buques de guerra chilenos visitaban periódicamente la isla. No es de extrañarse entonces que las autoridades administrativas y eclesiásticas de Tahiti instaran, expresaran y con insistencia a Chile para que ocupara la isla. Tanto monseñor Jaussen como su sucesor monseñor Derbier fueron de este parecer. El vicario apostólico de Tahiti y obispo de Megaro, monseñor José María Derbier, fue en persona a Pascua en febrero de 1888, poco antes de la Toma de Posesión por Chile. Predicó allí una misión a los naturales y los exhortó a aceptar nuestra soberanía, asegurándoles que bajo el amparo de nuestra bandera se verían libres y protegidos contra las tropelías que habían sido víctimas de norteamericanos y peruanos.

Mientras tanto, el capitán de corbeta Policarpo Toro, en 1888, había sido nombrado 2º comandante de la corbeta *Abtao*, destinada a bloquear el cólera en la bahía de Arauco, Lota y Coronel. En mayo del mismo año fue nombrado comandante del transporte *Angamos*, en el que zarpó a las islas Juan Fernández y Más Afuera en busca de unos naufragos que ubicó en esta última.

De vuelta a Valparaíso Policarpo Toro y convencido el Gobierno de que ningún país tenía interés por la Isla de Pascua, especialmente Francia, que se declaraba impotente para atender esa posesión tan distante de sus posesiones en la Polinesia, decidió proceder sin demora. Impartió instrucciones al comandante Toro para que con el buque a su mando, el transporte *Angamos*, se dirigiese a la Isla de Pascua y tomase posesión de la isla. El comandante Toro así lo hizo, llevando dos familias de colonos y al capitán de ejército, su hermano Pedro Pablo Toro Hurtado, en calidad de agente de colonización, fundamentado esto último en un decreto del Ministerio de Obras Públicas, del 22 de junio de 1888. El Ministerio de Colonización, a su vez, lo autorizaba para cancelar dos de las escrituras de compraventa que había

extendido allí un año antes y para lo cual se puso a disposición del comandante del *Angamos* la suma de 2.200 libras esterlinas.

TOMA DE POSESION DE LA ISLA DE PASCUA

El día 9 de septiembre de 1888 tomó posesión de la Isla de Pascua para el Gobierno de Chile, cumpliendo uno de sus grandes anhelos personales, incorporando desde ese día la isla a la soberanía de Chile. El 24 de septiembre de 1888 ya efectuada la ceremonia de Toma de Posesión, comunicó al Comandante General de Marina que, con fecha 9 de este mes, aceptamos y proclamamos la cesión que los naturales de Rapa-Nui o Isla de Pascua nos hicieron de la soberanía de esa isla para el Supremo Gobierno de la República: "Me es grato participar a US. el entusiasmo con que los naturales saludaron a la bandera de la República, al enarbolarse definitivamente en aquella apartada isla".

El Acta de Cesión reza como sigue: "Los abajo firmantes, Jefes de la Isla de Pascua, declaran ceder para siempre y sin reserva al Gobierno de la República de Chile, la soberanía plena y entera de la citada isla, reservándonos al mismo tiempo nuestros títulos de Jefes de que estamos investidos y de que gozamos actualmente. Rapa-Nui, septiembre 9 de 1888". Firmas: A. Salmon, traductor y testigo. Testigos: A. Blondell, John Brander, Jorge E. Frederic. Firman al final 12 jefes de familias.

Otro documento con el título de Proclamación es del tenor siguiente: "Policarpo Toro Hurtado, capitán de corbeta de la Armada de Chile y comandante del crucero actualmente en ésta, declaramos aceptar, salvo rectificación de nuestro Gobierno, la cesión plena, entera y sin reserva de la soberanía de la Isla de Pascua, cesión que nos ha sido hecha por los Jefes de la isla para el Gobierno de la República de Chile. Rapa-Nui, septiembre 9 de 1888. Firmado: Policarpo Toro".

El capellán mayor Julio Tadeo Ramírez en su muy interesante y completa obra: *Navegando a Rapa-Nui*, nos relata el acto de Toma de Posesión de la Isla de Pascua para el Gobierno de Chile, que bien merece una cita: "Hay entonces, una asamblea de notables en la plaza junto a la iglesia levantada por el hermano Eugenio... y asisten los patriarcas de la isla: los Ritotoco, los Tepanos, los Ikas, los Teaos, los Pakarati y otros notables que proceden con acrisolada honradez y son sinceros en sus palabras, han recibido las enseñanzas del Evangelio del hermano blanco, el apóstol que los adoctrinó con alma de fuego".

“Asiste el comandante Toro, de brillante uniforme de parada, junto con los oficiales de la plana mayor, el segundo jefe, los ayudantes. Un teniente lee el Acta de Entrega: compraventa de los terrenos, sumisión al Gobierno de Chile, acatamiento y obediencia a otras autoridades. Con solemnidad se firma el documento público, suenan los clarines y los tambores de la Compañía de desembarco y la bandera patria se ha levantado lentamente sobre esta otra tierra chilena que ha surgido del océano, para recibir el homenaje filial de los nuevos hijos pascuenses. El día 9 de septiembre de 1888, la brisa primaveral corre suavemente por la isla de Rapa-Nui y la canción nacional de la patria, entonada con recogida emoción, con tripulantes testigos, da a conocer a los isleños que para ellos ha nacido una nueva patria”.

Hermosas y sentidas palabras de un capellán de nuestro ejército, colaborador del insigne obispo de Zodona, Rafael Edwards Salas. Vicario General Castrense por muchos años, conocedor personal de Pascua, Administrador del Lazareto, defensor fervoroso de los pascuenses que soportaban una vida mínima, impuesta por la Sociedad Explotadora de la isla, concesionaria que tuvo como característica, precisamente, eso: explotadora de la isla y de sus naturales.

Qué diferente fue la conducta de Policarpo Toro. Dominado por una visión futura del Pacífico, trabajó porque Chile fuera en Pascua el soberano. Su empeño le valió muchos sinsabores, desde luego la incomprensión de muchos de nuestros gobernantes, exceptuando los que colaboraron en la administración Balmaceda.

SUS ULTIMOS AÑOS EN LA ARMADA

En 1889, de vuelta de esta expedición que dio a Chile la soberanía plena sobre la Isla de Pascua, fue nombrado Director de la Escuela de Grumetes a bordo de la fragata *Santa María*, escuela fundada por él y a la cual supo darle una organización como las mejores de la Marina Inglesa por él visitadas. Ese mismo año recibió su ascenso a capitán de fragata graduado y transbordado poco después, como comandante del crucero *Esmeralda*, al propio tiempo que recibía su reconocimiento como capitán de fragata efectivo. Al mando del crucero *Esmeralda* concurrió, con el resto de los buques de la Escuadra, a la inauguración del dique N° 1, obra que se debe al Presidente Balmaceda.

El crucero *Esmeralda* fue comisionado, luego, por el Supremo Gobierno para que escoltara al transporte peruano *Santa Rosa*, donde se repatriaron los restos del almirante Grau y demás oficiales muertos en la campaña de 1879.

La comisión, presidida por el presbítero Fontecilla, escoltó los restos de los marinos peruanos hasta El Callao.

De regreso de su viaje a El Callao y estando las huelgas en Pisagua e Iquique en su punto más álgido, el Gobierno tuvo a bien dejar al comandante Toro en esos puertos convulsionados, con la misión de proteger ambas ciudades. Su buen criterio, las medidas enérgicas y al mismo tiempo conciliatorias dieron como resultado el término de la huelga y el restablecimiento de la tranquilidad pública tan justamente alarmada. De vuelta a Valparaíso fue comisionado con su buque para llevar a Coquimbo al recién nombrado Ilustrísimo obispo Fontecilla.

Llegaron así los aciagos días del año 1891 y el comandante Toro, emparentado con el Presidente Balmaceda, de quien recibió tan decidido apoyo para cumplir su sueño de incorporar plenamente a la Isla de Pascua a la soberanía de Chile, manifestó su lealtad al Presidente en más de una oportunidad. Decidida la acción de la Armada, el comandante del crucero *Esmeralda*, capitán de fragata Policarpo Toro Hurtado, no quiso plegarse a la revolución; fue secuestrado en tierra y el mando del buque lo tomó el segundo comandante, Pedro N. Martínez.

El comandante Policarpo Toro, por su lealtad al Presidente Balmaceda, fue deportado a la caída de éste y estuvo expatriado por un tiempo. Sin embargo, conforme a la amnistía del Presidente, almirante Jorge Montt, se le concedió, el 29 de mayo de 1893, la cédula de retiro absoluto de la Armada.

Como era de suponer, el Gobierno durante esos años de efervescencia, no volvió a ocuparse de la Isla de Pascua y Policarpo Toro tuvo que pagar con sus sueldos y haberes hipotecados tres años en nombre del Gobierno, por haber tomado posesión de una isla para la patria.

Cuántos padecimientos económicos hubo de pasar el comandante Toro al hacer realidad un sueño de juventud, y su solicitud al Supremo Gobierno para que le fueran devueltos los gastos efectuados a nombre del Gobierno de Chile son una muestra de tales situaciones. En su solicitud de marzo de 1915 expresa: "Los tres primeros años de arriendo se pagaron al señor Brander por el que suscribe y por el Gobierno de Chile; único caso en la historia de mi patria, Excmo. Sr., en que un oficial pague por su Gobierno, con sus sueldos y haberes hipotecados, el atrevimiento de haber tomado posesión de una isla para Chile. Muchas, muchísimas veces he reclamado de esta enormidad; pero siempre encontré cerradas las puertas para mí. Hoy, que el Supremo Gobierno me pasa una nota pidiéndome poner a su disposición los datos que tenga sobre la Isla de Pascua, los cuales he entregado con gusto al señor abogado comisionado para su estudio, no puedo menos que

volver sobre la justicia que me asiste, recabando de V.E. se me paguen los tres años de cánones que yo pagué por el arrendamiento de la parte de la Isla de Pascua que correspondía al señor Brander, según la escritura de agosto 21 de 1888, ante el señor Cónsul de Chile en Papeete (Tahiti). El monto de la deuda del Supremo Gobierno al que suscribe, es la suma de tres mil seiscientos dollars, más sus intereses desde el año 1889 hasta la fecha”³.

Policarpo Toro fue un hombre de excepción que en su profesión de marino dejó el recuerdo de su quehacer patriótico, tanto en la paz como en la guerra, durante el cual no escatimó sacrificios con riesgos de su propia vida y bienestar. Recordemos que en las negociaciones asumió deberes que lo vincularon al cumplimiento de lo acordado, significándole perjuicios financieros que los Gobiernos de las primeras décadas de este siglo, el período posterior a la Revolución del 91, olvidaron reembolsar, tuvo él que recordarlos a los gobernantes.

Hombres del temple de Policarpo Toro son ejemplos para las generaciones futuras.

³En el archivo de *Atenea* conservamos copias de todos los oficios intercambiados por el Ministerio de Marina de la época, la Defensa Fiscal y la Dirección del Personal de la Armada. En todos ellos se sostiene que no hay constancia de la misión encomendada al Comandante Policarpo Toro, excepto los planos y mapas levantados por el marino. Al final y seguramente después de realizar una acuciosa búsqueda, el Gobierno de Chile comprobó la veracidad de lo afirmado por el Comandante Toro. En julio de 1915 el Ministerio de Hacienda decretó lo siguiente:

“Santiago, 30 de julio de 1915. Vistos estos antecedentes, Decreto: La Tesorería Fiscal de Santiago pagará al señor Policarpo Toro la cantidad de tres mil seiscientos pesos oro americano (dollars 3.600) que se le adeuda por cánones que pagó en subrogación del Fisco al señor John Brander, correspondientes a tres años de arrendamiento de la parte de la Isla de Pascua que pertenecía a dicho señor, y que el Gobierno tomó en arriendo, según consta de la escritura de 21 de agosto de 1888 firmada por el señor Toro, en presentación del Fisco, y del señor Brander, ante el Cónsul de Chile en Papeete (Tahiti).

Dedúzcase dicha cantidad del ítem 1265 del Presupuesto de Hacienda. Anótese en la Dirección General de Contabilidad, conforme a lo dispuesto en el decreto N° 3142 del Ministerio de Hacienda, de 4 de noviembre de 1913”.

EX CAPITAN DE FRAGATA POLICARPO TORO H.

23-Mar.-1868	Cadete agraciado de la Escuela Naval.
7-Mar.-1870	Cadete agraciado de la Escuela Militar.
17-Feb.-1871	Aspirante a Guardiamarina sin examen.
21-Feb.-1873	Guardiamarina examinado.
23-Ago.-1876	Teniente Segundo de Marina.
11-Jun.-1880	Teniente Primero de Marina.
21-May.-1884	Capitán de Corbeta Graduado.
20-Oct.-1887	Capitán de Corbeta Efectivo.
20-May.-1889	Capitán de Fragata Graduado.
19-May.-1890	Capitán de Fragata Efectivo.
31-Dic.-1890	Quedó separado del servicio por los sucesos políticos.
29-May.-1893	Cédula de Retiro Absoluto.

CAMPAÑAS Y ACCIONES DE GUERRA

Hizo la Campaña contra el Perú y Bolivia y se encontró en las siguientes acciones de guerra:

Sorpresa de Iquique, el 10 de julio de 1879.

Combate de Antofagasta, el 28 de agosto de 1879.

Combate de Angamos, el 8 de octubre de 1879.

Bombardeo de Pisagua, el 2 de noviembre de 1879.

Combate de Arica, el 7 de junio de 1880.

Batalla de Chorrillos, el 13 de enero de 1881; y

Batalla de Miraflores, el 15 de enero de 1881.

Es acreedor de dos medallas de oro por la Primera y Segunda Campaña y a barras de distinción por las acciones de guerra antes mencionadas.

(Es copia fiel de la Hoja de Servicios contenida en el Libro N° 12 del Archivo de la D.G.P.A.).



Moai vie (mujer). Madera tallada de 30 cm. Colección Falbermayer.