

# Semblanza de Robert Fitz-Roy

ARTURO TIENKEN

Robert Fitz-Roy pertenece a aquella categoría de hombres que, venidos desde afuera y tras breve paso por esta tierra de Chile, dejaron estela permanente en la historia patria. Así lo demuestran sus dos viajes en el bergantín *Beagle* y los numerosos nombres que legó a la geografía austral, productos de un celo ejemplar en cumplimiento de la difícil misión cartográfica que le encomendara el Almirantazgo británico. A menos que pequemos de ignorancia bibliográfica, poco es, sin embargo, lo que sobre él se ha escrito en nuestro medio, excepción hecha de la gran novela de Benjamín Subercaseaux, *Jemmy Button*, versión notable en cuanto realista y certera interpretación caracteriológica, si bien parcialmente inexacta en lo que atañe a su fidelidad biográfica. Subercaseaux, por cierto, está en lo suyo al adaptar los hechos para ajustarlos a un propósito determinado, pues no era su intento escribir biografía sino utilizar ciertos episodios para exponer una tesis de tanta importancia como la coyuntura América-Europa, anticipándose así a la temática de escritores de la talla de Carpentier y Cortázar, entre otros. Sea como fuere, la literatura chilena está en deuda con Subercaseaux por haber asociado el nombre de Fitz-Roy a las letras nacionales, constituyendo su novela un notable homenaje a la figura del insigne marino.

De ilustre cuna, nació Robert Fitz-Roy el cinco de julio de 1805. Por el lado paterno se vinculaba al Tercer Duque de Grafton, y por su madre al Primer Marqués de Londonderry, siendo ella Lady Frances Ann Stewart, hermana de Lord Castlereagh, uno de los más prominentes políticos del Reino hasta su suicidio, acaecido en 1822. Pese a su alcurnia, Fitz-Roy nunca hizo alarde de ella, aunque —anota su compañero de viaje, Carlos Darwin— sus actitudes asumían de vez en cuando cierto aire aristocratizante, rasgo que también podría imputarse a su calidad de oficial de la Marina Real, título logrado por mérito y no por influencias, a la temprana edad de 23 años. En 1818 ingresa al Royal Naval College, en Portsmouth, insti-

tución que le imparte una severa instrucción práctica y teórica. Desde un comienzo se le señala como alumno aventajado, modelo al que debían aspirar los otros cadetes. Sirve su aprendizaje en diversos buques y conoce las aguas del Mediterráneo y de América del Sur antes de desempeñarse como subteniente en el *Thetis*, nave que se integra a la flotilla británica sita en Montevideo al mando del almirante Sir Robert Otway. Corría el año 1824. En 1828 pasa al *Ganges*, bajo las órdenes directas del almirante, y a los tres meses éste le entrega el mando del *Beagle*, ascenso excepcional si se toma en cuenta que habían transcurrido apenas diez años desde su ingreso a la Academia Naval.

El cargo vacante se debía a la muerte del capitán Pringle Stokes, titular del *Beagle* —242 toneladas de desplazamiento—, nave que junto al *Adventure* realizaba labores de reconocimiento en el litoral comprendido entre el Río de la Plata y la Isla de Chiloé. Bajo las órdenes del capitán Philip Parker King, tenían la misión de explorar esas costas y de levantar planos hidrográficos con el objeto de facilitar la navegación en un área relativamente desconocida. Los terribles temporales de la zona austral, el viento y la lluvia incesantes, la soledad, una tripulación en su mayor parte postrada por el escorbuto y las afecciones pulmonares, habían minado la voluntad de Stokes, llevándolo al suicidio, en Puerto Hambre.

Grande en verdad debe haber sido la confianza del almirante Otway en su subalterno al asignarle cargo tan responsable, desatendiendo las preferencias de Parker King, quien, por lógica, favorecería al teniente Skyring, primer oficial del *Beagle* y marino conocedor de esas regiones y sus peligros. Contrariamente a lo que podría suponerse, Fitz-Roy no tardó en granjearse el respeto de Skyring, a cuyo mando el *Beagle* había regresado a Montevideo, como también el de la tripulación, siempre admiradora de capacidad profesional cuando va aunada de arrojo, ambas cualidades demostradas por Fitz-Roy durante el viaje de vuelta a Chiloé, lugar de reunión con el *Adventure* y Parker King. Entra en las traicioneras aguas del Estrecho y las navega de noche, haciendo el trayecto de las Angosturas en unas pocas horas allí donde el propio Parker King demorase tres días.

Rumbo a Chiloé ocurrieron dos hechos que habrían de asumir singular importancia en el desarrollo de los futuros acontecimientos: su primer contacto con los indígenas y la pérdida de una lancha ballenera. La desnudez y primitivismo de aquellas gentes despertaron en él sentimientos que tenían poca relación con los deberes específicos de su oficio, por involucrar ellos una reacción personal y objetiva. En cuanto a la ballenera, se convertiría en una suerte de *leitmotiv* a lo largo de su experiencia austral, figurando ella como factor determinante en su decisión de transportar a cuatro aborí-



genes a Inglaterra. Una vez anclado en Chiloé, mandó construir otra, pues este tipo de embarcación era indispensable para las faenas exploratorias en zona tan intrincada dada su maniobrabilidad y exiguo calado.

Parte a Tierra del Fuego el 18 de noviembre de 1829. La navegación, siempre peligrosa, se vio ahora complicada por el deterioro creciente de las relaciones con los habitantes de la región. Ya tenía noticias de su propensión al robo, más marcado, al parecer, entre los fueguinos que entre las tribus del Estrecho, a lo cual se agregaba ahora la posibilidad de algún encuentro a mano armada. “Son una raza valiente y aguerrida, y pelean hasta el último, aunque —hay que confesarlo— lo hacen a la manera de bestias salvajes”, anota Fitz-Roy, y añade que, tanto por su experiencia personal como por la de otros navegantes, estima inútil atraerlos por la bondad. Extraño aserto éste, por ser contrario a su propia práctica, pues no fue nunca el agresor, y lamentó profundamente la única baja que les infligiera. Primaba en Fitz-Roy un acendrado espíritu humanitario, como habría de atestiguarlo más tarde Carlos Darwin.

No repetiremos aquí los hechos magistralmente narrados por Subercaseaux que, empezando con el robo de otra ballenera en las cercanías del Cabo Desolación, culminaron con la captura y posterior traslado a Inglaterra de cuatro jóvenes indígenas. Las virtudes del capitán arriba señaladas quedaron de manifiesto desde el momento en que los embarcó. Habría que cuestionar la legitimidad de su acción, pues a nuestro moderno parecer ella se nos antoja de arbitraria. Pero hecha esta salvedad, fue su humanitarismo el que lo instó a proceder de tal manera. A bordo fueron tratados con la mayor benevolencia, corriendo él con todos los gastos de su traslado como de su permanencia en Inglaterra. “Les procuraré a esta gente una educación adecuada —escribe en su relato— y en dos o tres años los enviaré de regreso a su país o los llevaré yo mismo, provistos de aquellos enseres que puedan serles de mayor utilidad y que propendan al mejoramiento de la condición de sus congéneres, escasamente superior a la creación bruta”. Durante el viaje Fitz-Roy departió largamente con ellos, formándose una impresión óptima, excepción hecha de Yor Minster, cuya edad calcula en 26 años, y al que califica de “desagradable espécimen de naturaleza humana incivilizada”. No así los otros —Boat Memory, 20; Jemmy Button, 14; y Fuegia Basket, 9—, quienes estaban lejos de merecer el apodo de salvajes. Es dable conjeturar que el capitán aprovechó esta oportunidad para dar comienzo a su notable recopilación de términos yaganes y alacalufes, consistente en unas 600 palabras y que se incluye en el *Apéndice* a los tres volúmenes intitulados *Narrative of the Surveying Voyages of H.M.S. Adventure and Beagle* (1839). El primero pertenece a Philip Parker King, y corresponde a

la narración del primer viaje, bajo su cargo; el segundo, más el Apéndice, a Fitz-Roy, y el tercero a Carlos Darwin, siendo éste el más famoso dada la celebridad de su autor.

A poco de llegar a Inglaterra, muere Boat Memory, víctima de la viruela. Fue un golpe doloroso para el capitán, quien comenta: "Este pobre muchacho era el favorito de cuantos le rodeaban, incluso yo mismo. Tenía buen carácter, gran habilidad, y pese a haber nacido salvaje, era de atrayente aspecto y muy inteligente, de buenos rasgos y físico armoniosamente proporcionado. Ha de suponerse que el infausto hecho fue un fuerte golpe para mí, pues tenía plena conciencia de mi responsabilidad; y no obstante la falta involuntaria, no podía menos que sentirme implicado en la abreviación de su existencia". ¿Remordimiento? Indudablemente lo hay en estas palabras de Fitz-Roy, quien se habrá percatado, quizás por vez primera, de los riesgos a que se exponían sus protegidos al entrar en contacto con el mundo moderno. Es en verdad irónico que un Boat Memory, capaz de enfrentar las inclemencias del crudo clima fueguino en estado de desnudez, no haya podido soportar el golpe de una vacuna antivariólica, aplicada con las mejores intenciones, y para su bien. Mirada como metáfora, la muerte de Boat, con su ironía, simboliza un proceso que habría de repetirse a lo largo de la vida de Fitz-Roy, tan preñada de ilusiones incumplidas, o mejor dicho, de proyectos descarriados.

Los tres muchachos restantes fijaron su residencia en la rectoría anglicana de Walthamstow, cercana a Londres, bajo la tutela del reverendo William Wilson, y durante los próximos diez meses fueron sometidos a una instrucción varia: el idioma inglés y las verdades fundamentales del cristianismo, además del uso de herramientas comunes, nociones de agricultura, jardinería, carpintería y mecánica. Con excepción del indócil York, reacio a todo aprendizaje menos carpintería, los jóvenes demostraron ser buenos alumnos, y causaron excelente impresión entre las gentes de la comarca. Fitz-Roy los visitaba con frecuencia y prosiguió con su léxico fueguino. Aparte de una audiencia concedida por los monarcas ingleses —relatada con evidente agrado por el capitán en su *Narrative*— en la cual se lució Fuegia Basket ante la reina, poco se sabe de ellos en lo que resta de su permanencia. Otros asuntos ocupaban a Fitz-Roy.

Parker King le había dado a entender que se procedería a organizar un segundo viaje con miras a la continuación de las labores iniciadas, con Fitz-Roy al mando. Ello le permitiría devolver a los fueguinos a su tierra natal. Grande fue su desazón al saber que los lores del Almirantazgo no compartían el criterio de King. En acto de conciencia, Fitz-Roy contrató un pequeño barco, el *John of London*, para depositar a sus pupilos perso-



nalmente en sus respectivas zonas tribales, pues no deseaba enviarlos en otra nave para no exponerlos al riesgo de que se les desembarcara en cualquier parte. Firmado ya el contrato y pagadas las mil libras esterlinas, el Almirantazgo cambió de parecer gracias a la intervención de un poderoso pariente, entregándole el mando del bergantín *Chantecleer*. Jamás recuperó el dinero, la primera de varias pérdidas imputables a su idealismo, como ya veremos. Por no reunir el *Chantecleer* las condiciones necesarias para la navegación en aquellas aguas, se le entregó, nuevamente, su fiel *Beagle*, ahora sometido a toda clase de mejoras y reparaciones. No cabe duda que en el feliz desenlace entraron en juego las influencias familiares, sea la del Duque de Grafton, o más probablemente, la de Lord Londonderry, medio hermano del difunto Lord Castlereagh, otrora primer ministro del reino. Pero también influyó, y de manera muy importante, la opinión del capitán Beaufort, jefe de Hidrografía del Almirantazgo, quien estimaba incompleta la labor emprendida en el primer viaje. No se limitaría ahora el *Beagle* a ultimar los trabajos anteriores, sino que daría la vuelta al mundo llevando a cabo observaciones cronométricas.

Resuelto el problema del retorno, el reverendo Wilson solicitó de las respectivas autoridades permiso para enviar a algún representante de su Iglesia a Tierra del Fuego con el objeto de establecer una misión. Ya se había iniciado una colecta —dice— por parte de personas que no querían perder tan señera oportunidad de extender el mensaje cristiano en áreas tan remotas. La respuesta afirmativa dio por resultado la presencia a bordo del joven catequista Richard Matthews. En octubre de 1831 llegó el juvenil grupo a Devonport, puerto de partida, trayendo consigo una variada colección de objetos donados por los buenos burgueses de Walthamstow. Junto con ropa y herramientas, venían libros, copas vineras, bandejas de té, soperas, sábanas de lino, loza fina y bacinicas, entre otros artículos que provocaron las sonrisas de la tripulación y la indignada reacción de otro viajero, Carlos Darwin. ¡Qué poco criterio habían demostrado los ingleses! ¡Qué ignorancia de otras tierras! ¡Qué derroche inútil!

Las circunstancias relativas a su presencia a bordo del bergantín son de conocimiento común, y han sido ya muy bien resumidas por Sergio Villalobos en su trabajo "Darwin y Chile" (*Atenea*, 384-85, abril-junio y julio-septiembre, 1959), de modo que no las repetiremos aquí. Sólo agregaremos una anécdota relatada por Darwin en su *Autobiografía*, la que refleja un aspecto de la personalidad de Fitz-Roy. Escribe Darwin: "Más adelante, al intimar con Fitz-Roy, supe que había estado a un tris de rechazar mi postulación debido a la forma de mi nariz. Decía ser discípulo de Lavater, y estaba convencido de que era capaz de juzgar el carácter de una

persona por sus rasgos faciales, y dudaba de que alguien con semejante nariz como la mía poseyera la energía y entereza necesarias para el viaje. Creo haberle dado posteriormente pruebas de que mi nariz le había hablado falsamente''. Años más tarde, Darwin reconoció la importancia de este viaje como factor determinante en su carrera. Fue Fitz-Roy —no hay que olvidarlo— quien le brindó la oportunidad de realizar las observaciones que culminaron en la eventual formulación de su revolucionaria teoría, haciendo posible su paso por la Patagonia y las Islas Galápagos, acaso el punto inicial del proceso. No exento de ironía es el hecho de que fuese un creacionista acérrimo el que permitiera a Darwin iniciarse en las especulaciones que llevaron al Gran Debate. Para Fitz-Roy, la Biblia era la autoridad máxima, irrefutable, definitiva, convicción que el tiempo sólo logró fortalecer. Y si bien más tarde las diferencias se convirtieron en serio escollo en sus relaciones personales, muy pocos incidentes empañaron la cordial amistad que los unió durante aquellos gloriosos años juveniles de circunnavegación del globo. Por razones obvias, no documentamos aquí las audaces aventuras y a veces épicas excursiones del futuro gran naturalista. Por lo demás, ellas se incluyen en el excelente trabajo del profesor Villalobos. Utilizamos, eso sí, los acápites de la narración de Darwin que mentan a Fitz-Roy, siendo él un observador a la vez sagaz y objetivo de su capitán.

En sus afectuosas cartas a sus hermanas, habla Darwin de "mi bello ideal de un capitán", admirándolo sinceramente. Pero en la *Autobiografía*, escrita unos cuarenta años más tarde, lo describe en colores más fuertes. Se refiere al pésimo genio del comandante, manifestado en arranques de pasión y súbitos accesos contra aquellos que supuestamente habían cometido una falta. Al hacer el relevo de mediodía, los oficiales preguntaban "si había corrido mucho café en la mañana". A veces era desconfiado y solía caer en un profundo estado depresivo, en una ocasión rayano en la locura. Con frecuencia —dice Darwin— parecía carecer de todo sentido común, perdiendo la más elemental noción de objetividad, "pero conmigo siempre fue muy bondadoso, pese a lo cual era difícil convivir con él por cuanto debíamos compartir la misma cabina durante las comidas". Tuvieron algunas desaveniencias, "pues cuando estaba de mal humor era una persona totalmente irrazonable". Darwin cita varios casos, entre ellos uno que se suscitó a poco de llegar a Bahía en torno a la esclavitud. Fitz-Roy la justificaba ardorosamente, mientras que Darwin, testigo ocular de la práctica por haber realizado una excursión al interior, manifestaba su repudio con igual fervor. Los argumentos del naturalista encolerizaron a tal punto al comandante que éste le manifestó que ya no era posible vivir con él. Cuando Darwin se disponía a abandonar el barco, el capitán mandó bus-



carlo para presentarle sus disculpas. En otra oportunidad, anclado el *Beagle* en Concepción, Fitz-Roy se quejó de que se veía obligado a retribuir las atenciones recibidas con una gran recepción. Agotado por el trabajo, y muy deprimido, el capitán no pasaba por un buen momento. Con su natural sensibilidad, Darwin le contestó que, dadas las circunstancias, no había razón para hacerlo. “El irrumpió en furia, diciéndome que yo era de esa clase de hombres prontos a recibir favores sin corresponderlos. Abandoné la cabina sin pronunciar palabra y regresé a Concepción, donde estaba alojado. Al cabo de varios días volví a bordo, y el capitán me recibió con la cordialidad de siempre, pues ya había pasado la tormenta”. Los diversos casos dados por Darwin tienen, como se habrá observado, un carácter pasajero. Al repentino acceso de ira seguía rápidamente el reconocimiento de su falta.

No siempre habría de encontrarse Fitz-Roy con seres tan ecuanímenes como “el filósofo” —así lo llamaban a Darwin sus compañeros—, dispuestos a comprender y perdonar. Ya superada la etapa del *Beagle*, su destemplanza ha de convertirse en serio escollo social y político, siendo en esencia un individuo de méritos excepcionales, “dedicado a su deber, generoso hasta el exceso, audaz, decidido, de energías sin límites, y amigo ardiente de cuantos le rodeaban”, añade Darwin. De su generosidad ya se han dado pruebas con respecto a los indígenas, y ya ofreceremos otros ejemplos en las páginas siguientes. La alusión a su energía rebasa el contexto físico y comprende el ámbito intelectual. Pruebas al canto: el segundo tomo del *Narrative...* excede con holgura las 200.000 palabras, sin incluir las 350 páginas del *Apéndice* y la revisión del primer volumen ni sus extensos estudios y experimentos en el nuevo campo de la meteorología, contenidos en *The Weather Book* (“El libro del tiempo” de 1862). Hablaba un correcto español y, probablemente, alemán. El *Narrative* contiene disertaciones sobre las leyendas e historia de los araucanos, pueblo que admiraba, y la traducción al inglés de algunos fragmentos de *La Araucana*. Hay además observaciones en torno a la antropología chilote y de los chonos, dos capítulos sobre la historia y geografía de las Malvinas, y tres en que se dedica al estudio de las divisiones tribales de Tierra del Fuego. En el *Apéndice* se encuentra el léxico de las lenguas aborígenes, con mención del abate Molina, extractos del Diario de Antonio de Viedma sobre los patagones, de Agüeros, de Byron y la fragata *Wager*, y cuidadosas notas sobre la topografía costera del Perú, aparte de toda clase de observaciones técnicas propias de su vocación marina.

Una racha de mal tiempo había impedido el zarpe desde Devonport. Por fin, el 27 de diciembre inicia el viaje, anclando en Bahía a fines de

febrero, donde permanece hasta mediados de marzo para continuar a Río de Janeiro y Montevideo, puerto al que arriba el 26 de julio de 1832. A comienzos de septiembre procede a Bahía Blanca y, tras un regreso a Montevideo, llega finalmente a Tierra del Fuego el 16 de diciembre, casi al año justo de iniciar su viaje. Ya había sentido el *Beagle* la bravura de los mares sureños durante la travesía del Cabo, la primera de varias tormentas que habría de capear. Fitz-Roy se fija dos objetivos inmediatos: la exploración minuciosa del Canal Beagle, con la ayuda de sus infaltables balleneras, y el desembarco de sus tres protegidos. Estos habían mejorado notablemente sus conocimientos del inglés durante los últimos doce meses, y a la vez parecían haber absorbido las lecciones de religión impartidas por el capitán y Matthews.

Darwin los describe así: York Minter, bajo, fornido, taciturno y violento de carácter. Jemmy Button, risueño, llano y afectuoso. Amante de su tierra, la pintaba en colores alegres. Bajo y gordo, era presuntuoso y le gustaba acicalarse. “Aún me asombra que fuese de la misma raza y compartiera el mismo carácter con los miserables salvajes de la región”. Fuegia Basket tenía buena presencia, era reservada y modesta y aprendía cualquier cosa con facilidad, en especial los idiomas. York pensaba tomarla como su mujer cuando desembarcaran, y no le gustaba que se le hicieran atenciones.

“Los miserables salvajes” a que alude Darwin se debe a una experiencia previa en que algunos tripulantes se reunieron en tierra con una partida de indígenas. Para Darwin, este primer encuentro fue chocante, pese a la acogida cordial de los nativos. Un anciano invitó a Darwin a palmotearle la espalda en señal de amistad, gesto que fue retribuido. Hubo bailes de uno y otro bando, debiendo el comandante poner fin a la escena cuando los hombres comenzaron a luchar en la arena. Desde el punto de vista de Fitz-Roy, la reacción más favorable fue la del teniente Hamond, uno de sus oficiales: “Jamás olvidaré las palabras de Mr. Hamond: “¡Qué lástima que gente tan espléndida se vea obligada a vivir en condiciones tan bárbaras!”. Ellas me decían que mi deseo de ayudar a estas gentes ignorantes, pero de ninguna manera despreciables, era una emoción natural y no el resultado de un capricho personal o entusiasmo equivocado; y que sus sentimientos coincidían plenamente con aquellos que yo había experimentado en ocasiones anteriores, los que me habían instado a asumir la pesada responsabilidad de llevar a esos fueguinos a Inglaterra”.

La actitud de Fitz-Roy contrasta fuertemente con la de Darwin. El joven científico anota lo siguiente: “Sin excepción, el espectáculo más curioso e interesante que jamás haya presenciado. No hubiera creído cuán grande



es la diferencia que media entre el salvaje y el hombre civilizado. Es mayor aún que la distancia que separa al animal salvaje del domesticado''. Mientras el capitán Fitz-Roy se deja guiar por el corazón, Darwin demuestra cierto distanciamiento propio del observador objetivo. En cuanto a Matthews, al indagar Fitz-Roy su opinión, contestó que "no eran peores de lo que esperaba''. Pronto habría de cambiar de parecer.

El plan original de Fitz-Roy consistía en echar rumbo a Bahía Navidad, tierra de York Minster, y después doblar la punta de la Isla Hoste para enfilarse por el Canal Beagle en dirección este hasta el Estrecho de Murray, y de allí dirigirse al sur hacia el Seno Ponsonby, tierra de Jemmy Button. Las pésimas condiciones que hubo de afrontar el bergantín apenas entrado al Cabo, impidieron la realización del plan. Sólo la pericia del capitán logró salvar al buque de un desastre total, culminando el mal tiempo con una tempestad de proporciones desconocidas que le permitió apenas avanzar 24 millas en 20 días. Fue así como el *Beagle*, impedido de cumplir con su objetivo, puso proa hacia Bahía Nassau con el propósito de alcanzar a Wulaia; pero los elementos seguían porfiando, obligándolo a pernoctar en Bahía Windhond, desde donde el *Beagle* podría subir hasta Wulaia. También inútiles resultaron los esfuerzos por hacerlo, decidiéndose el comandante dejarse arrastrar hacia el este hasta "el triángulo que forman las Islas Picton, Nueva y Lennox, buscando entre ellas un refugio cómodo y seguro, en ese Puerto Goree donde dejara la *Beagle* la otra vez..." anota Subercaseaux en su gran capítulo de este episodio.

Desde Puerto Goree se pusieron a la mar tres balleneras y una yola, proponiéndose el capitán dejar al misionero y los tres muchachos en las vecindades del Seno Ponsonby, hogar de Jemmy. "Remontaron al norte siguiendo a largo de la costa junto a las boscosas playas de Navarino, tan pronto radiantes de sol como cubiertas por la niebla que se descolgaba de las montañas'', escribe el novelista. Al día siguiente entraron a una zona más poblada, donde se enfrentaron con numerosos indígenas que los observaban desde la orilla. "¡Monos —necios— no gente!", exclamaron York y Jemmy al verlos sucios y desgredados, asegurándole al capitán que estos seres eran muy inferiores a las gentes de sus respectivas tribus. Bajo cielos despejados y una temperatura que permitió el lujo de algún baño ocasional, los expedicionarios continuaron viaje hacia Wulaia, siempre acechados por un grupo creciente de aborígenes. Llegados a su destino, empezó la tarea de instalación. Despejaron un sitio idóneo, cortaron leña, construyeron tres chozas, desembarcaron la variada carga, labraron dos sementeras y plantaron semillas de diversos tipos, todo ante la curiosidad de unos 300 fueguinos cuyo comportamiento alternaba entre lo hostil

y lo cordial. Otra sorpresa les esperaba: Jemmy habíase prácticamente olvidado de su propia lengua, y al entrar en contacto con sus familiares utilizó palabras inglesas y españolas para hacerse entender. Tanto Darwin como Fitz-Roy dedican bastante espacio al encuentro. Escuchemos al comandante: "Mientras me ocupaba de la vigilancia de las faenas en nuestro campamento y Jemmy se alteraba ante las preguntas de sus coterráneos, a quienes había alabado tanto, se oyó una voz profunda proveniente de una canoa a más de una milla de distancia. Sobresaltado, Jemmy dejó de lado un paquete de clavos y herramientas que repartía, los que fueron recogidos por la gente más próxima. Al repetirse el grito, exclamó: 'Mi hermano!'. Entonces me dijo que era la voz de su hermano mayor, y se colocó en una roca para observar la canoa que avanzaba lentamente, repleta de varias personas. A su llegada, hubo un cauteloso miramiento en lugar de saludos jubilosos, lo que nos asombró. Jemmy se acercó con lentitud hacia el bote en que iban su madre, dos hermanas y cuatro hermanos. La anciana apenas lo observó y regresó a la canoa para asegurarla y esconder sus enseres... Las hijas la acompañaron sin siquiera dirigirle una mirada, y los hermanos —un hombre y tres niños— permanecieron quietos, sin decir palabra. Los animales, cuando se reúnen, demuestran mucho mayor animación como la que atestiguamos en esta oportunidad. A todas luces, Jemmy se sentía humillado, y para colmo de su desazón, como también para la mía, fue incapaz de hablarles a sus hermanos salvo mediante frases entrecortadas en las que predominaba el idioma inglés".

Al cabo de cinco días, ya concluidas las faenas, Fitz-Roy se alejó del campamento para continuar los trabajos que conformaban la otra parte de su misión, ante las aseguraciones de Jemmy que ya no había peligro de ataque, habiéndose retirado la mayoría de los curiosos. Matthews estaba tranquilo y en excelente estado de ánimo. Aquella noche pernoctaron en una ensenada cercana, pues el comandante seguía desconfiando de las huestes, opinión compartida por los tripulantes, que no esperaban encontrar vivo a Matthews. Al día siguiente, regresó, pero todo estaba en calma; Matthews llenaba una tetera y Jemmy charlaba con sus hermanos, esperando la llegada de otros familiares, los que no tardarían en presentarse, esta vez sin "los malos individuos" ajenos a su tribu. Apaciguado su espíritu, Fitz-Roy retornó a sus labores oficiales en el Canal Beagle. Transcurridos ocho días de navegación al oeste, sin embargo, empezó nuevamente a preocuparse por la suerte del misionero, regresando con la ayuda de una brisa favorable. En las cercanías del Estrecho Murray, aumentó su inquietud ante el espectáculo de un grupo de indígenas pintarrajeados y de actitud desafiante, portando prendas pertenecientes a Fuegia y sus compañeros.



Al día siguiente —6 de febrero— grande fue su alivio al ver a Matthews, York y Jemmy salir de sus chozas y acercarse a la flotilla, abriéndose paso por entre una muchedumbre expectante, que Fitz-Roy comparó a una jauría a la espera de su presa. El relato de Matthews dejaba muy en claro que ya no sería posible realizar el proyecto civilizador. A los tres días de quedar solos, llegaron grupos de desconocidos que empezaron a robar herramientas y ropas, asediándolo y llegando al extremo de amenazarlo de muerte. Sólo las mujeres le ofrecieron alguna protección y le dieron de comer. Las cementeras habían sido pisoteadas, pese a las explicaciones de Jemmy en cuanto a su utilidad. Obviamente, el catequista ya no podría permanecer allí. Tras rescatar los pocos enseres restantes en un acto de arrojo que tomó por sorpresa a los indígenas, los ingleses se hicieron a la mar, despidiéndose de los tres fueguinos y prometiendo regresar en fecha próxima. Fitz-Roy cumplió su promesa; el 14 de febrero estaba de vuelta en Wulaia, habiéndose juntado con el *Beagle*, al que encontró sin novedad. En Wulaia todo era paz y tranquilidad: las mujeres pescando, Jemmy construyendo una canoa, York empeñado en la misma tarea, y las sementeras, parcialmente restituidas, empezando a dar señales de brote. La madre de Jemmy lucía vestimenta “decente”, y existía cordialidad entre él y sus hermanos. “Dejé el lugar con la esperanza de que ellos pudieran efectuar mejoras entre su gente... Esperaba que por su intermedio fueran apreciadas nuestras intenciones al llevarlos a Inglaterra, y que en el futuro sus asociados se sintieran mejor dispuestos hacia nosotros, hasta el punto de permitirle a Matthews mayores probabilidades de éxito en esta empresa que las circunstancias no habían obligado a postergar, pero no a desechar totalmente”.

Después de tanto esfuerzo, de sacrificios económicos y de buenas intenciones, el golpe fue sin duda muy duro para Fitz-Roy, filántropo hecho a la medida de los graves victorianos de su época. Nunca perdió las esperanzas de obrar por el bien de sus semejantes, como habría de demostrarlo algunos años más tarde siendo gobernador de la incipiente colonia de Nueva Zelandia, esfuerzo fallido que relataremos en otra parte de este artículo.

Pero si el comandante había sufrido un revés en la prosecución de este objetivo personal, nada iba a empañar el éxito de la misión encomendada por el Almirantazgo, poniendo él todo lo de su parte, y aún más, para tal efecto. Al mes de abandonar las costas de Navarino, se dirigió a las Islas Malvinas, donde compró una hermosa goleta, la *Unicorn*, con el loable objeto de facilitar las tareas de relevo. Ya había arrendado dos minúsculas embarcaciones de nueve y quince toneladas, en Bahía Blanca, las que, al mando de los tenientes Wickham y Stokes, se encontraban en los canales

realizando una espléndida labor. Esto lo había hecho sin esperar la autorización del Almirantazgo, pues el trámite significaba una pérdida de varios meses. Pero necesitaba, además, una nave de mayor calado, apta para el transporte de carga y que a la vez sirviera de buque-escolta al *Beagle* en mares tan peligrosos. La *Unicorn*, de 170 toneladas, sólida construcción de roble con refuerzos de cobre, era la nave ideal. Estimando segura la respuesta afirmativa de sus superiores, Fitz-Roy no titubeó en comprarla, pagando por ella y de su propio peculio las 1.300 libras esterlinas que pedía su dueño, más 400 libras para cubrir el valor del velamen, cables y equipo pertenecientes a otras dos naves surtas en la bahía, restos del temporal que casi hundiera al *Beagle*. De ahora en adelante se llamaría *Adventure*, honrando así el nombre de la *Adventure* que lo había acompañado en el viaje anterior. ¿Decisión apresurada la de Fitz-Roy? Varios miembros de la oficialidad lo consideraron así, incluso Darwin; pero nadie podría negarle tampoco la razón, especialmente en lo que atañe a la seguridad de sus hombres en esas regiones desamparadas. Por otra parte, el propio Fitz-Roy dice haber obedecido a un deseo irrefrenable de comprarla, dado el precio y la belleza de sus líneas. Pero había que acondicionarla y reforzar la quilla con planchas de cobre previo a la iniciación de sus operaciones en los litorales sureños, determinando Fitz-Roy el regreso de ambas naves al estuario del Río de la Plata. Ahora quedaba esperar la llegada del verano para reasumir la misión en las costas australes. Fitz-Roy permaneció en las Malvinas desde el primero de marzo hasta el 6 de abril, fecha en que siguió a la *Adventure* para realizar las reparaciones a la goleta. Esto se hizo en Maldonado. Finalmente, el 6 de diciembre de 1833, parten el *Beagle* y la *Adventure* desde Montevideo hasta Tierra del Fuego, internándose por el Estrecho de Magallanes hasta Puerto Hambre, ahora con buen tiempo. En los primeros días de febrero abandonan el Estrecho, recorren la costa oriental de Tierra del Fuego, y a fines de mes se aproximan a Wulaia. El 5 de marzo están frente al campamento: no hay un alma, las sementeras destruidas. De súbito aparecen tres canoas desde una localidad cercana. En ella van Tommy Button —el hermano mayor— y Jemmy, quien se toca la gorra haciendo un clásico saludo mariner. Presenta un aspecto lamentable; el cabello largo y desgredado, flaco y desnudo. Sin embargo aún conservaba su inglés y sus buenos modales. El capitán se sintió profundamente afectado por el encuentro. Jemmy dijo estar muy feliz; nada le faltaba, y no quería integrarse al barco para regresar a Inglaterra. Después de la cena llegó otra canoa, tripulada por una fueguina que resultó ser la mujer de Jemmy, inquieta ante la posibilidad de que su marido se fuera con los ingleses. Al día siguiente volvió Jemmy para desayunar con Fitz-Roy



y despedirse por última vez. Contó que York, terminada su embarcación, y tras una refriega con "los hombres malos", invitó a Jemmy y su madre para que se fueran con él y Fuegia. Al acercarse a su propia tierra, York y Fuegia se fugaron sigilosamente durante la noche, robándoles la ropa y todas sus pertenencias, lo cual, según Jemmy, explicaba su desnudez. Jemmy y su madre habían regresado a Wulaia, pero ahora vivían en aquel paraje cercano, denominado Isla Button, para estar a salvo de "los hombres malos". Después de un intercambio de regalos —pieles de nutria para Fitz-Roy y el timonel Bennett, y flechas para el reverendo Wilson en Walthamstow, llegó la hora del adiós. Desde tierra salió una columna de humo, último homenaje de Jemmy a sus amigos.

Poquísimos frutos había rendido, en verdad, el humanitario proyecto de Robert Fitz-Roy, destinado a sufrir más desilusiones en lo que restaba de su vida. Sin embargo, hubo de incluir en su bitácora algunas observaciones optimistas: Jemmy parecía ejercer una fuerte influencia entre sus familiares, quienes usaban palabras inglesas en su conversación y aparentaban un mayor grado de docilidad que el común entre aquellas gentes. Y —quién sabe— quizás llegaría el día en que algún náufrago recibiera un trato piadoso a manos de sus descendientes, resultado de las enseñanzas cristianas impartidas por el capitán. También Darwin dedica algunas líneas a este episodio final, y de paso rinde tributo al comandante: "Espero, y no me embarga ninguna duda, que Jemmy será tan feliz como si nunca hubiera dejado su país... Todos deben desear sinceramente que las esperanzas del capitán Fitz-Roy se vean colmadas, en premio a sus muchos sacrificios en bien de los fueguinos...". Pero para sus adentros, el naturalista tenía serias dudas, como anota el escritor Alan Moorehead en su libro *Darwin and the Beagle* (Londres, 1969): "Para Darwin, los hechos eran claros. Más mal que bien había resultado del traslado de los fueguinos a Inglaterra; su breve ojeada a la civilización había hecho más difícil su ambientación en el país natal. No podía interrumpirse el curso de la naturaleza de esta manera y tener esperanzas de éxito. La cuestión crucial con respecto a las razas primitivas era que podrían sobrevivir sólo si se las dejaba en paz y libertad para ajustarse a su propio medio. Cualquier interferencia significaba la muerte. Los Pielas Rojas de América se estaban muriendo, como también los aborígenes de Australia; ya les tocaría el turno a los fueguinos. Al finalizar el siglo diecinueve, las tres tribus fueguinas estaban a punto de extinguirse. En los tiempos de la visita de Darwin, había unos diez mil alacalufes, gentes de los canales occidentales; en 1960 quedaba apenas un centenar".

De York Minster, se sabe que murió en una reyerta, años más tarde.

Reacio a los afanes progresistas de Fitz-Roy, celosamente independiente, absorbió los aspectos prácticos de la instrucción recibida, incorporándose a su propia modalidad de vida. En cuanto a Fuegia, hace una fugaz aparición en la historia. En el capítulo décimo de su *Diario*, Darwin menciona que Sullivan, uno de los tenientes del *Beagle*, había sido informado por un lobero de la presencia a bordo de su nave, de una mujer que hablaba inglés, hecho acaecido en 1842. De Jemmy se tienen más noticias, figurando su nombre en la intrincada y trágica historia de los posteriores intentos por establecer una misión anglicana en aquella región. No corresponde aquí narrar los pormenores por constituir ellos capítulo aparte. El lector interesado podrá encontrarlos en la "Pequeña historia fueguina" de don Armando Braun Menéndez, y en *El último confín del mundo*, el magistral libro de E. Lucas Bridges, descendiente directo del fundador de la primera colonia, y conocedor enciclopédico de las lenguas y gentes de Tierra del Fuego. Si bien la versión de Bridges señala a Jemmy como uno de los culpables de la masacre de misioneros al intentar éstos establecerse en tierra yagán en 1859, no concurre con semejante juicio el biógrafo oficial de Fitz-Roy, H.E.L. Mellersh (*Fitz-Roy of the Beagle*, Londres, 1969), cuyas investigaciones arrojan un resultado más benévolo hacia la persona de Jemmy.

Estos hechos tuvieron lugar en 1859, y por tanto forman parte de una secuela de acontecimientos en verdad ajenos a la actuación de Fitz-Roy en Tierra del Fuego, si bien derivan de un gesto idealista típicamente suyo. Grande debe haber sido su amargura al enterarse de los trágicos sucesos en ese aciago año para los que, como él, sustentaban la tesis creacionista. Era el año de la publicación de *El origen de las especies*, cuya primera edición de 1.250 ejemplares se agotó el primer día.

Volvamos a 1834. Al despedirse aquel 6 de marzo de su joven amigo, el capitán ordenó el regreso a las Malvinas, de ingrato recuerdo para todos por haber perdido la vida en el viaje anterior el guardiamarina Mr. Hellyer, ahogado durante una cacería de patos silvestres. Ahora le esperaba una situación igualmente desagradable: el asesinato de cinco ingleses a manos de una partida de gauchos; entre las víctimas estaba un viejo lobo de mar, Mr. Brisbane, por quien Fitz-Roy sentía gran afecto. Y antes de abandonar las islas, encontraron el cadáver de un oficial perteneciente al *Challenger*, barco de Su Majestad que había pasado por allí poco antes de arribar el *Beagle*. El *Challenger* volvería a cruzarse con el capitán, como veremos más adelante. Así, rodeados por la muerte y tras cavar varias tumbas, se alejó el *Beagle* de "este antro de discordia", según la triste descripción de Darwin.



Hartos ya de soledades patagónicas y australes, todos se manifestaban ansiosos por entrar al Pacífico; pero antes de proseguir viaje, era necesario reparar la quilla del *Beagle* que había estado en peligro de encallar durante el trayecto a las Malvinas, en Puerto Deseado. La operación requería escorar la nave, lo que se hizo en la desembocadura del Río Santa Cruz. Mientras parte de la tripulación se dedicaba a reforzar las planchas de cobre, Fitz-Roy armó una expedición que, bajo su mando, se remontó aguas arriba, siendo su intención seguir el curso del río hasta su nacimiento. Darwin, por supuesto, formaba parte de la expedición, y de ella ha dejado sus observaciones, las que reiteran su opinión, ya expresada en ocasiones previas, en el sentido de que la Patagonia era tierra desolada y estéril. En su trabajo ya nombrado, el profesor Villalobos indica la importancia que para la historia de Chile encierra el juicio del naturalista, y que asume un papel central en el extenso debate sobre la cesión de la Patagonia a Argentina. El metódico estudio de Villalobos merece ser leído en toda su extensión, y no puede resumirse sin vulnerar su tesis, la que exime de culpa tanto a Darwin como a Barros Arana.

Con tres lanchas balleneras y una dotación de 25 hombres se remontaron por una zona antiquísima que despertó el interés de Darwin por su geología. Era una *terra incognita*, probablemente nunca antes explorada por el hombre blanco. La expedición venía a confirmar su juicio sobre la Patagonia, y con él concuerda Fitz-Roy, para quien "la maldición de la esterilidad se extiende sobre esta tierra". Una comparación de ambos relatos pone de relieve la gran diferencia de personalidades. Para Fitz-Roy la cuenca del Santa Cruz con sus piedras alisadas por el tiempo, y el macizo andino que se alzaba inmenso en el horizonte, le trae asociaciones del diluvio y de la mano del Creador; Darwin, por su parte, siente picada su curiosidad científica. Ese valle fluvial, esas llanuras, las montañas, ¿cómo se formaron? ¿Cuándo? Son dos actitudes opuestas: Darwin, el inductivo razonador a la busca de explicaciones basadas en la observación; Fitz-Roy, partidario de la teoría "catastrófica" enraizada en la autoridad suprema, la Biblia.

Sin mayor dilación parten las dos naves hacia el Estrecho para enfrentar una vez más las aguas meridionales y pasar al Pacífico. Un mes demoró Fitz-Roy en estas regiones que instaron a Darwin a escribir: "Basta el espectáculo de esta costa para inducir en el hombre de tierra visiones de naufragios, de peligro y de muerte". Era el invierno, azotándoles tormentas y vendavales que cubrían la cubierta de nieve y hielo y congelaban el velamen. Rumbo al norte, sufren otra desgracia: fallece el contador del *Beagle*, Mr. Rowlett, quien venía enfermo y no pudo soportar tantas inclemencias.

Por fin, el 23 de julio llegan a Valparaíso, puerto que, comparado con los desolados lugares frecuentados, era una especie de Londres o París. Alivio para la tripulación, comida fresca, sueño tranquilo, ropa seca, y el placer de pisar tierra hospitalaria. Darwin se hospeda con un viejo compañero de colegio y, al poco tiempo, infatigable como siempre, parte a conocer la región.

A su regreso, observa un grave cambio en su capitán. Su carácter algo taciturno y su irritabilidad habían pasado a ser cosa normal entre los oficiales. Pero ahora se trataba de un abatimiento desconocido antes. La razón: el Almirantazgo se negaba a restituirle el dinero que Fitz-Roy había desembolsado en Bahía Blanca con el objeto de facilitar las faenas hidrográficas en las costas fueguinas. Tal era el celo profesional del comandante, sin embargo, que las mantuvo a su servicio hasta el 19 de agosto. La decisión de los lores se traducía en una pérdida personal de casi 1.700 libras esterlinas de aquella época, suma superior a las 10.000 libras en moneda actual. Para colmo, tampoco aceptaban las autoridades marítimas hacerse cargo de la compra de la *Adventure*. En octubre debe vender la hermosa goleta contra su voluntad, absorbiendo otra fuerte pérdida. Pero si bien es cierto que el factor económico pesaba fuertemente en su estado de ánimo, mucho más grave era el rechazo en sí, pues éste constituía un golpe a su orgullo de marino ejemplar. Fitz-Roy comenta: "En aquel tiempo se me hizo sentir y soportar una amarga desilusión. Fui presa de una mortificación muy honda, y aún guardo aquel vívido pesar. Supe que sería imposible mantener por más tiempo a la *Adventure*. Mis medios personales habían sufrido una merma considerable hasta el grado de causarme dificultades, y dado que los lores del Almirantazgo no creían necesario proporcionarme ayuda, vi que todas mis caras esperanzas de poder examinar muchos grupos de islas en el Pacífico, además de mensurar cabalmente los litorales de Chile y Perú, terminarían en un fracaso seguro..."

El trabajo intenso —*extremadamente* intenso, señala Darwin en carta del 8 de noviembre— derivado de la confección de planos, las continuas interrupciones en puerto, la venta de la *Adventure* y la fría actitud de sus superiores en Londres, se agregaban a la muerte de Mr. Rowlett y al fracaso de su intento civilizador. En Valparaíso, Fitz-Roy sintió que su mundo se derrumbaba. Perdió su habitual control y cayó en un profundo estado depresivo. Acaso haya pensado en el suicidio de su antecesor, el capitán Stokes, y en el de su tío, Lord Castlereagh. Llegó a declarar que se encontraba al borde de la locura y autodecretó su incapacidad para seguir en el mando. Así estaban las cosas cuando Darwin regresó de su prolongada excursión al Cerro Campana, Santiago, San Fernando y las termas de



Cauquenes. Mr. Bynoe, el cirujano de a bordo, intento en vano explicarle que su condición era producto del trabajo excesivo y que necesitaba descansar. Fue el teniente Wickham quien salvó la situación, manifestándole al comandante que las órdenes del Almirantazgo eran claras: no le obligaban a hacer más de lo necesario, ni mucho menos volver a Tierra del Fuego para proseguir las exploraciones. Por lo demás, nada se ganaba con su renuncia, pues él —Wickham— si asumía el mando, no regresaría a las aguas sureñas donde la tripulación ya había sufrido demasiadas penurias. ¿Por qué no procedían de acuerdo con las órdenes y atravesaban el Pacífico? Tras escuchar a su oficial, y ante la alegría general, Fitz-Roy consintió en continuar a la cabeza de la expedición. Escribe Darwin: “¡Hurra! Se ha determinado que el *Beagle* no pasará ni una sola milla al sur del Cabo Tres Montes, y las labores entre aquel punto y Valparaíso no durarán más de cinco meses. Examinaremos el Archipiélago de los Chonos, totalmente desconocido, y el curioso mar interior detrás de Chiloé”. En la misma carta Darwin expresa su opinión de que la negativa del Almirantazgo se debía a razones políticas, puesto que Fitz-Roy provenía de una familia *Tory* —conservadora— y el partido contrario, de los *Whigs* recién entraba al poder después de varios años en la oposición. Conjetura interesante, aunque no comprobable; pero ella denota la simpatía del naturalista hacia su “bello ideal de un capitán”, a la vez que una sana indignación ante la afrenta inmerecida. Igualmente loable debe considerarse la actitud de Wickham, quien antepuso su sentido de lealtad a las expectativas de un ascenso importante.

El 10 de noviembre parte el bergantín en viaje de reconocimiento a las regiones arriba nombradas. Transcurre el verano con tiempo lluvioso que dificulta las labores, y en las Guaytecas se desata un temporal que impresionó a Darwin. Hay mención del rescate de algunos desertores de un ballenero norteamericano. El 8 de febrero de 1835 abandonan el área y se dirigen a Corral, remontando el Río Valdivia en bote hasta aquella ciudad, donde reciben toda clase de agasajos. En el *Beagle* todo era tranquilidad, y Fitz-Roy, el más cordial de los hombres.

Allí estaban el 20 de febrero, cuando los ingleses experimentan esa emoción tan conocida de los chilenos: un violento movimiento sísmico. “Un temblor fuerte destruye en un momento las asociaciones más antiguas —anota Darwin—; la tierra, emblema mismo de la solidez, se ha movido bajo nuestros pies cual corteza sobre un líquido; en un segundo se ha creado en nuestra mente una sensación de inseguridad que horas de meditación no habrían sido capaces de concebir”. Para Fitz-Roy, a bordo en esos instantes, era como si el barco hubiera arrastrado sus anclas y estuviera tocando

fondo. El epicentro, sin embargo, se encontraba al norte, hacia donde rumbo el *Beagle* al día siguiente en misión filantrópica y de investigación. Al anclar en la Isla Mocha, se les informa que tres salidas de mar habían azotado a Talcahuano, con pérdida de naves y vidas. Concepción estaba en ruinas. Al tocar puerto, el capitán toma nota de los sucesos y describe sus impresiones: el agua parecía hervir y mostraba un color negro; el aire olía a azufre y, según su parecer, se habría producido una enorme grieta en el lecho marino de la bahía, formando un temible remolino, siendo muy posible que los fenómenos hayan cambiado el curso de la corriente costera. En cuanto a Concepción, había sido totalmente destruida. Visibilidad escasa por el humo y polvo que lo cubría todo, las macizas paredes de la catedral agrietadas, el techo derrumbado, las casas convertidas en escombros, desolación, pánico y dolor por doquier. El teniente Wickham luce sus dotes artísticas haciendo excelentes esbozos de la catedral y sus alrededores. Mientras inspeccionan la ciudad, Darwin le señala a Fitz-Roy que el nivel de la tierra había subido en varios pies, dando apoyo a su teoría de que el mismo fenómeno sería aplicable a las montañas en escala mucho mayor. De otra manera —afirma—, ¿cómo explicar la presencia de los conchales que él había encontrado en la cordillera? En su calidad de marino, en cambio, Fitz-Roy fija su atención en el remolino ya citado, que indicaría la posibilidad de una alteración de los procesos normales de las aguas, teoría que utilizará más adelante el capitán para explicar el naufragio de un barco.

Por esta misma época otro bergantín de Su Majestad, el *Challenger*, surcaba la costa oriental. Su comandante era Michael Seymour, contemporáneo y buen amigo de Fitz-Roy. En mayo el *Challenger* se aproximaba a la Isla Mocha y Concepción. En el intertanto Fitz-Roy había reconocido la costa hasta Coquimbo y regresaba a Valparaíso para aprovisionarse antes de emprender la travesía del Pacífico. Al atardecer del 19 de mayo, el barco enfrenta un fuerte viento norweste con tupida lluvia. La sonda indica una profundidad de 110 brazas, y según los cálculos, la costa está a unas 50 millas. Una hora más tarde, el *Challenger* encalla en un roquerío y empieza a desintegrarse ante el embate de las olas, pero la casi totalidad de la tripulación logra salvarse, siendo socorrida por los indígenas del lugar. Seymour envía a dos oficiales a Concepción en busca de ayuda, autorizándolos para arrendar una embarcación de rescate. Hay una barcaza disponible, pero los oficiales la rechazan por encontrarse en pésimas condiciones. Mientras tanto, los naufragos se trasladan más al norte ante los rumores de que serían atacados por una partida de indígenas hostiles, y fijan su campamento en un acantilado del Río Lebu. A todo esto, habían transcurrido dos semanas desde el desastre.



Nos trasladamos ahora a Valparaíso y a la participación de Fitz-Roy.

Había fondeado allí el 14 de junio y se enteró del naufragio al punto de llegar. Encolerizado por la parsimonia del comodoro inglés a cargo de los intereses marítimos en la zona, lo insta a actuar sin mayor demora. Nunca fue Fitz-Roy vacilante cuando se trataba de asuntos que exigían acción urgente. Ofreciéndose como piloto de la nave de rescate, la goleta *Blonde*, llegan a Talcahuano donde se les informa que el salvamento sería difícil realizarlo desde el mar dada la naturaleza del lugar y la época del año, lo cual induce a Fitz-Roy a hacer el viaje por tierra para, por lo menos, establecer contacto. Del relato de los hechos, descritos con abundancia de detalles por él y por Darwin, se desprende que Fitz-Roy estaba de ánimo excelente, gozando con las peripecias de tan inesperada aventura, pero a la vez lleno de ansiedad ante la suerte de Seymour y sus hombres. La misión involucraba peligro, dificultades y energía, elementos que se acomodaban con su carácter. Además, la excursión lo llevaba por terreno araucano, gente muy admirada por el capitán. Cabalga noche y día, con lluvia invernal. Malherido, cubierto de lodo, llega a los tres días al Lebu, y pernocta con Seymour, asegurándole de la pronta operación de rescate. A la mañana siguiente regresa a Talcahuano. Pero se presentan problemas, pues el dinamismo de Fitz-Roy no es compartido por el comodoro Mason, quien no quiere arriesgar su nave. Sale por fin la *Blonde*, no sin un violento altercado entre él y Mason. La pésima visibilidad impide acercarse a la desembocadura del río durante nueve días. Finalmente se efectúa el rescate y los hombres del *Challenger* regresan a puerto, al mes de empezada su odisea. Para el capitán Seymour el futuro no era nada envidiable, pues debía afrontar un consejo de guerra tres meses más tarde en su país. Antes de despedirse de su amigo, Fitz-Roy le hace entrega de un documento en el que elabora su teoría de los cambios en las corrientes marinas por causa del terremoto. A dichos cambios se debía el error de cálculo causante del naufragio, pues no era concebible imputar un descuido de tales proporciones a un oficial de tanta experiencia como Seymour. Seymour fue exonerado de toda culpa, en gran parte gracias al testimonio escrito de Fitz-Roy. Así termina este episodio acaecido en el litoral chileno, ilustrativo del arrojo y de la nobleza de Robert Fitz-Roy.

Mientras tanto, Darwin estudiaba la geología cordillerana. Cruza los Andes y llega a Mendoza. Más tarde visita el Norte Chico y el Valle de Copiapó, tomando también notas de gran interés sobre la minería y sus hombres. Habiendo ya el profesor Villalobos detallado las observaciones del naturalista, volvemos a omitir su recuento, con una sola excepción. Durante toda su vida Darwin sufrió de mala salud, siendo infructuosos los

intentos de los médicos ingleses de la época en diagnosticar su enfermedad. La ciencia moderna cree haber descubierto el motivo, imputándolo a la picadura de la "benchuga" —así denomina a la vinchuca— portadora del mal de Chagas, causado por el parásito *trypanosoma cruzi*, descubierto por el médico brasileño Carlos Chagas en 1909.

Fitz-Roy se reúne con el *Beagle* en el Callao, y el 7 de septiembre zarpa para las Galápagos. Descubiertas en 1535 por fray Tomás de Berlanga, obispo de Panamá, las Galápagos eran utilizadas por los barcos balleneros para el abastecimiento de agua y de la sabrosa carne de las gigantescas tortugas que dan su nombre a las islas. Nada más tenían que las recomendara a las rudas tripulaciones en vista de la casi absoluta carencia de vegetación y el carácter tético de sus playas y roqueríos de lava negra. Darwin, por el contrario, queda fascinado por el espectáculo, y empieza a lucubrar sobre la naturaleza y orígenes de las aves y reptiles, adelantando la tesis de que el mundo no fue creado en un instante de tiempo sino que era producto de un larguísimo proceso evolutivo aún en pleno desarrollo. Es dable imaginarse las discusiones entre él y su capitán, para quien las Galápagos constituían copia terrenal del infierno. Mientras Darwin expone una tesis apasionante de carácter científico, Fitz-Roy se aferra tenazmente a la historia del Génesis comúnmente aceptada por los hombres de su época. Para Fitz-Roy las especulaciones del naturalista deben haber parecido blasfemia por estar en abierta contradicción con la Biblia. Dios creó al hombre, perfecto en su imagen; y todas las especies fueron también creadas separadamente sin manifestar cambios. Un cuarto de siglo más tarde los dos compañeros de viaje se encontrarán en bandos opuestos durante el Gran Debate de Oxford.

Un mes permanece el *Beagle* en las Galápagos, con un Darwin incansable, asombrado por la variedad de especies desconocidas. "Era en extremo impresionante sentirse rodeado de aves, reptiles, conchas, insectos, plantas nuevas, que sin embargo, mediante innumerables e insignificantes detalles estructurales, y aún por timbre de la voz y el plumaje de los pájaros, traían ante mis ojos los llanos temperados de la Patagonia o los áridos y calurosos desiertos de Chile". Pero ni el entusiasmo del naturalista podía aplazar por más tiempo el viaje del bergantín a su próximo destino, Tahití. Se aleja de las costas americanas el 20 de octubre, y con buenos vientos cubre las 3.200 millas en 25 días, anclando en la bahía de Matavai el 15 de noviembre.

Como buenos *gentlemen*, Fitz-Roy y el comodoro Mason deben haberse despedido amigablemente, pues Mason le había encargado cobrar a la reina Pomare la suma de 2.853 dólares, multa impuesta en virtud de un incidente ocurrido cuatro años antes, en el que dos oficiales del *Truro* habían sido



asesinados. No pudiendo cubrir la suma acordada, la reina solicitó la ayuda de sus súbditos, quienes la reunieron prontamente y sin protestar, hecho que asombró al comandante, causándole además una óptima impresión el comportamiento y decoro de los jefes tribales. Tanto por su dignidad como por las inteligentes preguntas que le formularon sobre derecho internacional, Fitz-Roy simpatizó de inmediato con la reina y sus consejeros. Las consultas se centraban en la legalidad de las pretensiones de un tal barón de Thierry, prototipo de esos infaltables aventureros que se radican en tierras lejanas para hacer fortuna. Dueño de vastísimas hectáreas en Nueva Zelandia, Charles Philippe Hyppolitus de Thierry se había autoproclamado rey de Nukaheva, en las Marquesas, y pensaba adoptar el título de rey de Nueva Zelandia. Enemigo de individuos de su especie, Fitz-Roy sostuvo con él una tormentosa reunión, acusándolo con su acostumbrada franqueza de querer apropiarse de tierras indígenas valiéndose de mercenarios.

Otro asunto le preocupaba, además, en razón de su fe en las bondades de la cultura inglesa: la labor de los misioneros. Durante la travesía del Pacífico había leído el libro de viajes de Kotzebue, en el cual éste los dejaba en muy mal pie. Fitz-Roy —y Darwin, dígame de paso— no vio ninguno de los abusos a que aludía el viajero alemán; por el contrario, sólo observó cordialidad y afecto mutuo, confirmando su juicio durante su posterior paso por Nueva Zelandia, donde llega el *Beagle* el 21 de diciembre. Fue allí que desembarcó Richard Matthews para quedarse con su hermano mayor, también misionero. Gran placer le causó al comandante el interés demostrado por ellos en su experimento fueguino: “Una y otra vez volvían al tema, siempre solicitando más detalles; no aceptaban que yo calificara de *fracaso* a mi intento. Era el primer paso, decían, y similar en sus resultados a nuestros inicios en Nueva Zelandia”.

Menos favorable fue su reacción hacia los habitantes, corrompidos por la mala influencia del hombre blanco, como lo comprobara su visita al caserío de Kokorareka, conocido por el triste nombre de “Infierno del Pacífico”. En Nueva Zelandia pudo ver a la peor especie de aventurero, dispuesto a perpetrar cualquier abuso en usufructo propio: “Hombres como éstos, de fuertes prejuicios, sordos a la razón y con demasiada frecuencia viciosos; prófugos de la ley cuyo carácter uno ha de imaginarse, y proscritos del régimen democrático, son los mayores causantes de las dificultades que deben enfrentar los colonos honestos y correctos, y todo el cuerpo misionero”. Otro ejemplo del alto sentido moral que siempre guió a Fitz-Roy. Siendo, además, grande el prestigio de la marina británica en las islas, su consejo le fue solicitado en varias ocasiones, como también su dictamen,

dado que no parecía haber ninguna autoridad establecida, aparte de la extraoficial de los misioneros. La situación le parecía en todo sentido anárquica, lo que lo instó en su *Narrative* a proponer medidas para mejorar tal situación, como por ejemplo la presencia de un barco inglés en ronda constante, a cargo de un comandante debidamente preparado y con amplios poderes para preservar el orden y dictaminar justicia. Las reservas del capitán fueron compartidas también por Darwin, quien anota que Nueva Zelandia no era "lugar agradable". Ausente entre los maoris estaba la encantadora sencillez de los tahitianos, "y la mayoría de los ingleses son la escoria de la sociedad". No sabía Fitz-Roy que el oneroso cargo de administrar a Nueva Zelandia habría de recaer en él, a siete años de su paso por tan atribulada región.

Nueve días bastaron para ver y palpar la realidad de esta apartada colonia. Predominaba a bordo un deseo vehemente: el retorno a Inglaterra. Zarpa el 30 de diciembre y llega a Sydney el 12 de enero de 1836. Sydney, ciudad grande y próspera, reflejaba el brillante porvenir de Australia; pero no era ninguna excepción a la regla ya observada por Darwin en otras partes: también existía la práctica del abuso del hombre hacia sus congéneres, fueran éstos presidiarios o indígenas. "Allí donde ha pisado el europeo —comenta Darwin— la muerte acosa al aborigen".

Del resto del viaje, Fitz-Roy cuenta poco o nada. El relato pertenece más bien a Darwin, quien, con su incansable energía asciende el monte Wellington en Tasmania, realiza excursiones científicas en las Islas Keeling y estudia los arrecifes de coral. Pasan por Mauricio, recalán brevemente en Ciudad del Cabo, en Santa Elena y Ascensión. A fines de julio Fitz-Roy determina cambiar el rumbo hacia la costa del Brasil en orden a completar sus cuadros cronométricos del mundo, decisión que Darwin, ahíto ya de mar, comenta así: "Esta manera zigzagueante de avanzar es muy penosa; ha puesto punto final a mis sentimientos. Odio, detesto el mar y todos los barcos que nevan en él. Sin embargo creo que llegaremos a Inglaterra hacia fines de octubre". Pasan por Bahía y Pernambuco, y se alejan de las costas americanas el 19 de agosto. Con buenos vientos el *Beagle* arriba, por fin, a Falmouth, el 2 de octubre de 1836. Era día domingo. Llovía torrencialmente, pero nada amilanó la alegría general ni el fervor de las plegarias de agradecimiento a Dios por haberlos devuelto a la patria tras una ausencia de casi cinco años. Darwin se dirigió de inmediato a su hogar para proseguir su brillante carrera. Nunca más se alejó de Inglaterra.

En cuanto a Fitz-Roy, a los dos meses contrajo matrimonio con María Henrietta O'Brien, sobrina del valiente capitán O'Brien que perdiera la



vida al servicio de Chile. (El parentesco lo menciona Benjamín Subercaseaux en su *Jemmy Button*, pero no lo hemos podido confirmar). En los círculos navales todos hablaban encomiásticamente del viaje recién cumplido con tanto éxito, y Fitz-Roy recibió los agradecimientos del Parlamento inglés como también los elogios del hidrógrafo jefe del Almirantazgo por sus cartas marinas, consideradas como modelo en su género. Sin embargo, no le fueron encomendadas más misiones de este tipo, aun cuando al año siguiente el *Beagle* regresó a Australia, ahora al mando de Wickham. Darwin visitó el bergantín en vísperas de su viaje. Sería la última vez que lo vería. "Me parecía sumamente extraño ver la pequeña nave y pensar que yo no sería de la partida. Si no fuera por el mareo, no tendría ninguna objeción en viajar nuevamente". Acaso Fitz-Roy haya optado por quedarse en tierra, pues en esa época se encontraba enfermo y su esposa esperaba familia. Además, proyectaba el *Narrative of the Surveying Voyages of H.M.S. Adventure and Beagle*. Completados los volúmenes, otros vientos soplaban en su vida.

En 1841, su tío, Lord Londonderry, le propuso que incursionara en la política en calidad de candidato conservador, representando al condado de Durham en la Cámara de los Comunes. Pero —como ya se ha dicho— nunca se presentaron fáciles las cosas para Fitz-Roy. Una facción contraria del mismo partido apoyaba a William Sheppard, lo cual no habría presentado mayores problemas, dado que a Conty Durham le correspondían dos asientos y era muy posible la elección de ambos. Sólo bastaba que entre las dos candidaturas reinara la armonía. Desafortunadamente no fue así. Pronto entraron en juego suspicacias, intrigas y malentendidos que culminaron en cartas acusatorias e, incluso, retos a duelo. Londonderry tenía enemigos dentro del conservantismo, los que sin duda se aprovecharon de la situación para desprestigiar al lord inglés; pero también parte de la culpa debe imputarse a la juventud de ambos candidatos. Sheppard tenía 26 años, Fitz-Roy 35 y ninguno poseía la serenidad ni el don indispensable del político, vale decir, transar. Incapaz de apreciar los ribetes tragicómicos, Fitz-Roy en todo momento reaccionó con su pasión acostumbrada. Pero era evidente que su fuerte carácter no se acomodaba al juego político; no era lo mismo estar al mando de un barco que presentarse a una elección. Pese a todo, el asunto concluyó con el retiro de Sheppard y el triunfo de Fitz-Roy en las urnas.

La actuación del comandante en la Cámara fue positiva, acomodándose bien su natural filantropía al conservantismo progresista del Primer Ministro Robert Peel. Perito reconocido en asuntos navales, fue nombrado conservador oficial del Río Mersey, cargo que implicaba el estudio de las mareas, corrientes y grado de erosión de tan importante vía fluvial. También presen-

tó un proyecto tendiente a reglamentar los requisitos indispensables para el otorgamiento del grado de capitán de la marina mercante, proyecto que contó con la aprobación de la Cámara y que constituye la base de la futura Ley de la Marina Mercante, promulgada en 1850. Dada su estirpe aristocrática y dotes personales, el Almirantazgo lo nombró edecán de campo e intérprete del Archiduque Federico de Austria durante su visita a Inglaterra a fines de 1842. Al parecer, Fitz-Roy hablaba alemán. En estas funciones su desempeño fue brillante. Incansable como siempre, acompañó al Archiduque en giras de inspección por los centros navales, en sus viajes por Escocia, Gales e Inglaterra y en un nutrido programa de entrevistas y actos sociales. Sin lugar a dudas, a Fitz-Roy le esperaba un futuro promisorio. En el Parlamento pronto fue aceptado por sus correligionarios como autoridad no sólo en aspectos navales sino también en problemas de colonización y la Ley de Indigentes.

En atención a sus méritos y, principalmente, a sus servicios como comandante del *Beagle*, se le dio el cargo de gobernador de Nueva Zelandia en la primavera de 1843. El panorama que se le presentaba era complejo, pues heredaba de su antecesor, el capitán Hobson, una serie de problemas en su mayor parte derivados de la repartición de tierras, disputadas éstas entre colonos de buena ley, especuladores, y maoris. Para colmo, tampoco existía respeto por la autoridad, ni una fuerza militar suficiente para hacerla acatar. Los historiadores de Nueva Zelandia concuerdan en que Fitz-Roy debió enfrentar problemas insolubles incluso para hombres mejor dotados.

Presente desde un comienzo estuvo la chismografía malintencionada, el comentario procaz, la predisposición a juzgar cualquier medida negativamente. El carácter autoritario del oficial de marina ciertamente no contribuyó a calmar las pasiones, como tampoco su tendencia a favorecer a los maoris. Un grave problema pendiente lo constituyó la masacre, ocurrida en el valle de Wairau, de blancos por parte de un grupo indígena capitaneado por dos jefes tribales, dueños de esa tierra. Le correspondió a Fitz-Roy aprehender a los culpables y dictaminar justicia. Tras escuchar a los cabecillas, optó por dejarlos en libertad, limitándose a amonestarlos por los crímenes cometidos. Los blancos lo tildaron de débil, imbécil y cobarde; los maoris, poco acostumbrados a recibir fallos tan benévolos, en vez de expresar agrado, se mofaron del gobernador y, con dudoso humor, dijeron que se comerían a Fitz-Roy junto con el barco que lo había traído a Nueva Zelandia. Mirado el asunto retrospectivamente, no había quizás otra alternativa: miles de aborígenes habrían tomado armas e iniciado una guerra sangrienta de gravísimas consecuencias con el eventual exterminio de la minoría blanca, pues las tropas de ejércitos apenas sobrepasaban del cen-



tenar, siendo insuficientes para defender los siete reductos blancos diseminados a lo largo de unas mil millas de costa.

Otro serio problema era el económico. Las arcas arrojaban un déficit de 24.000 libras en el año 1844 y tanto los sueldos como las deudas ordinarias estaban impagas desde hacía varios meses. Las entradas para cubrir los gastos normales no ascendían a las 20.000 libras, y el gobierno inglés no ayudaba, por norma, a las colonias, considerando que éstas deberían autofinanciarse. Los bancos de la próspera Australia tampoco quisieron arriesgar un préstamo, de modo que Fitz-Roy debió recurrir al papel moneda, realizando emisiones de orden inflacionario. Si a todo esto se agregan los problemas de posesión de tierras, y una rebelión maori, no es de sorprender que Fitz-Roy haya fracasado en su gestión, pese a sus esfuerzos y a su enorme voluntad. Ante el regocijo general, el gobernador fue depuesto a fines de 1845, celebrándose el suceso con fuegos artificiales en Wellington y quemándose la efigie de Robert Fitz-Roy en la plaza pública.

Generalmente, el fracaso de Fitz-Roy se atribuye a la mala opinión de los colonos. Sin embargo, las causas que señala su biógrafo, Mellersh, son otras, y guardan relación con su jefe inmediato, el Secretario de Colonias, Lord Stanley. Según Stanley, el gobernador actuó sin tomar en cuenta sus instrucciones ni le mantuvo totalmente informado de sus gestiones. En realidad, Fitz-Roy siempre obró de acuerdo con el dictamen de su conciencia, no importándole el juicio de los demás, fueran éstos jefes parlamentarios o residentes, de modo que el fracaso sería imputable a la lealtad a sus propios principios. Seguía siendo el comandante del *Beagle* aun en su papel de gobernador. Por otra parte, la queja del Ministro de Colonias es efectiva en cuanto a la parquedad de los despachos oficiales; no siempre incluyó Fitz-Roy los detalles de las gestiones efectuadas, llegando éstos a oídos del Parlamento por conductos extraoficiales y, por ello, no del todo fidedignos, de manera que el Parlamento, al debatir la situación en Nueva Zelanda, no lo hizo con la objetividad que el caso requería. Y como era de esperar, los políticos de la oposición utilizaron "el caso Fitz-Roy" para atacar al gobierno, haciendo inevitable la deposición del gobernador. Su sucesor, George Grey, recibió las ventajas, por así decirlo, del fracaso de Fitz-Roy. El gobierno le facilitó los fondos necesarios para sanear las finanzas de la Colonia, y aumentó considerablemente las fuerzas militares que tanta falta le hicieron a Fitz-Roy durante su mandato. Grey tenía, además, aquella astucia política que le faltaba al comandante: sabía ceder en el momento oportuno y se cuidaba de no ofender a nadie. Dado su carácter voluntarioso, acostumbrado a impartir órdenes, Fitz-Roy, por el contrario, hablaba claramente, vir-

tud intrínsecamente meritoria, sin duda, pero de efectos negativos en una colonia en bancarrota y dividida por odios y rivalidades internecinas.

Nueva Zelandia constituía la gran oportunidad para forjarse un excelente porvenir, la compuerta, incluso, para llegar a ser Sir Robert Fitz-Roy. No ha de sorprender, entonces, su amarga desilusión al ver tronchadas sus esperanzas. Volvía a Inglaterra con el mismo grado de capitán, sin empleo, empobrecido, y con las responsabilidades de un padre de familia.

Nada, empero, podía empañar su fama en las ciencias de la navegación e hidrografía. Siempre le fue reconocida su maestría en los asuntos del mar, como también su enorme capacidad de trabajo, la que ahora dedicó a la todavía novel técnica de la navegación a vapor. La marina acababa de construir su primer buque a hélice, el *Arrogant*, de 360 toneladas, entregándole el mando a Fitz-Roy, con la misión específica de someterlo a prueba. Escasa es la información existente sobre esta etapa de su carrera. El *Arrogant* parece haberse desplazado entre los astilleros navales de Woolwich y Portsmouth, donde se le practicaron alteraciones menores, seguramente a instancias de un perfeccionista como Fitz-Roy. En mayo de 1853 dictó una conferencia de alta técnica sobre la aplicación del vapor a buques de guerra, en la que se refiere también a otros aspectos derivados de su uso en tiempo de guerra, tales como maniobras y estrategia.

Sin embargo y pese a su característico empeño en esta nueva ciencia, no había encontrado en ella la respuesta definitiva a sus anhelos vocacionales. Faltaba allí la dimensión humana, ese algo que hiciera vibrar su vena humanitaria, su pasión por realizar una obra de bien en beneficio de sus congéneres. Muy pronto el destino le ha de brindar la ocasión tan anhelada.

En 1850 Fitz-Roy presenta su renuncia a la marina, por razones de salud y la necesidad de atender a sus asuntos personales. Nada hacía presagiar el futuro que le esperaba. Al año siguiente, y con el apoyo del hidrógrafo naval Beaufort, del naturalista Carlos Darwin y trece miembros de la venerable institución, fue incorporado a la Royal Society. En 1853 el gobierno inglés decidió establecer una oficina de meteorología marina, y acudió a la Sociedad Real, solicitándole el nombre de una persona capacitada para organizarla. La recomendación no tardó en venir: Robert Fitz-Roy. Se le dio el cargo con el título de Estadista Meteorológico, y al poco tiempo la activísima labor del capitán empezó a rendir abundantes frutos.

Compulsando los datos barométricos que había pedido a todos los capitanes de barcos británicos, tanto navales como mercantes, organizó cuadros zonales que indicaban las condiciones reinantes en distintas regiones en un tiempo determinado. Acto seguido, diseñó un tipo de bitácora que se



adaptaba mejor a la inclusión de tales datos, y amplió la gama de servicios de su departamento para incluir a los pequeños barcos pesqueros que operaban en las costas del Reino Unido, pues Fitz-Roy consideraba que era esta gente humilde la que necesitaba mayor protección. Llevado por su humanitarismo, y con la ayuda de varias instituciones filantrópicas, hizo instalar en los puertos y aldeas pesqueras un barómetro, conocido hasta hoy con el nombre de barómetro Fitz-Roy, y escribió un manual de instrucciones de fácil lectura para explicar su funcionamiento, como el de otros instrumentos destinados a pronosticar el tiempo.

El gran defecto de su sistema de cuadros zonales yacía en la lentitud con que le llegaban las informaciones, pues las naves tenían que tocar puerto antes de enviárselas. El problema fue resuelto, en 1861, con la instalación del nuevo y revolucionario invento de Samuel Morse en su Departamento y en 24 localidades estratégicas, 18 en Inglaterra, Escocia e Irlanda, y las restantes en las costas europeas. Empezó ahora a producir cuadros sinópticos —término que le pertenece— que resumían un cúmulo de datos y permitían pronosticar el tiempo durante los dos días siguientes. Estos cuadros pronto fueron publicados por el venerable *Times* de Londres para el uso de sus lectores, originándose así la tradición de la prensa mundial de incluir el pronóstico diario.

Fitz-Roy había sido ascendido al rango de vicealmirante, y era famoso tanto en su patria como en los círculos internacionales. Italia, Alemania y Francia en particular, adoptaron sus métodos. En 1862 publicó *The Weather Book* —“El libro del tiempo”—, especie de resumen de sus observaciones y trabajos en el campo de la meteorología, a la vez salpicado de reminiscencias relacionadas con el tema en el curso de su experiencia marina. Al año siguiente, apareció una segunda edición, señal de que Fitz-Roy había logrado su objetivo, el de difundir la ciencia entre las masas y hacerlas más conscientes de su valor.

Presentados así, externamente, los hechos indican éxito y hasta una culminación de anhelos. Pero, como ya hemos visto, en todo lo concerniente a Fitz-Roy hay otra cara menos feliz. A ella dedicamos ahora nuestra atención.

Varios son los acontecimientos que hubieron de impactar en su sensibilidad. En el orden familiar, había sufrido, en 1852, la pérdida de su esposa Mary, madre de sus cuatro hijos. A los dos años vuelve a casarse; pero en 1856 muere su hija mayor, una hermosa muchacha de 17 años.

A fines de 1859 ocurría la masacre de misioneros en Tierra del Fuego, perpetrada por los indígenas, siendo su viejo protegido, Jemmy Button,

uno de los supuestos cabecillas. Muy publicitado el hecho de sangre en Inglaterra, no cabe duda de que Fitz-Roy se sintió profundamente afectado por las trágicas consecuencias de un episodio que había tenido su origen en una iniciativa suya. Jamás se le habría cruzado por la mente que una obra de bien, según sus convicciones cristianas, rematara de semejante manera. Meses antes, en aquel mismo año, Darwin publicaba su *Origen de las especies*, detallando su teoría de selección natural, sembradora de tantas discordias en el tradicional mundo victoriano. Tocado en lo más hondo de su fe religiosa, Fitz-Roy se alinea con las fuerzas de la iglesia y no pierde oportunidad para atacar a su antiguo camarada, ahora convertido en enemigo mortal. Escribe cartas a *The Times*, y asiste al célebre debate en Oxford —30 de junio de 1860— donde el clero, representado por el obispo Wilberforce, confía en echar por tierra los argumentos de T. H. Huxley y Tomás Hooker. En medio de la descomunal baraúnda con que termina la sesión, un hombre se pone de pie. Furioso, blandiendo una Biblia en alto, asevera que allí, y solamente allí, se encontraba la verdad. Era Fitz-Roy.

A las desgracias familiares, las noticias de Tierra del Fuego y las pugnas científico-religiosas que caracterizaron a la época, debe agregarse un último factor que contribuyó a minar las fuerzas físicas y morales del almirante. Era éste el cuestionamiento de su competencia como jefe del Departamento de Meteorología. Al entregársele el cargo, se le había dado, también, instrucciones precisas: recolectar información sobre la ubicación y frecuencia de tormentas de truenos, y utilizar los datos reunidos en fomento de la nueva ciencia. Durante los dos primeros años, Fitz-Roy se ciñó a ellas; pero después, impulsado por algunas catástrofes marítimas que habrían podido evitarse, a su parecer, empezó a pronosticar el tiempo, sobrepasando, así, los límites de sus atribuciones. Era el humanitarista de siempre, dispuesto a ayudar al prójimo y actuar de acuerdo con su criterio independiente, aun a expensas de su carrera; actitud comparable al arriendo de las barcazas y la compra de la *Adventure* sin el consentimiento previo de sus superiores, como así de algunas gestiones realizadas durante su gobernatura en Nueva Zelandia. ¿Podía calificarse de ciencia lo que hacía Fitz-Roy? ¿Y el propio Fitz-Roy, era acaso un científico? Se le recordó que su cargo llevaba el título de estatista, no correspondiéndole la aplicación de los datos tabulados. Vemos aquí otra instancia del ya clásico conflicto entre Fitz-Roy y el autoritarismo rígido y abstracto. Naturalmente, Fitz-Roy se defendió de los ataques y críticas que provenían de diversas fuentes, argumentando que él interpretaba los datos lo más científicamente posible, y que sus pronósticos constituían opiniones informadas, no productos de su imaginación. También da cuenta de las muchas cartas favorables que ha recibido del



público. Honesto como siempre, declara que las leyes de la naturaleza son inalterables; ahí están para ser leídas. Lo difícil es leerlas —interpretarlas— correctamente. Y consciente como siempre, duplicó sus esfuerzos, trabajando hasta el exceso, en pos de una perfección imposible de lograr con los magros instrumentos de que disponía y, más todavía, impedido por las limitaciones existentes en esa época primera en cuanto conocimiento de otras leyes y factores incidentes. No debe pensarse que Fitz-Roy haya fracasado, pues sus pronósticos ayudaron a salvar muchas vidas en el mar, y el recuento total de sus vaticinios para el público arroja más aciertos que yerros. Ello no obsta que Fitz-Roy, el perfeccionista, no haya sentido el impacto de sus críticos, fueran éstos del oficialismo o de la prensa. Hipersensible —siempre lo fue— al comentario negativo, pareció ignorar los encomios de una mayoría, incluida su fama internacional, redoblando su enorme capacidad de trabajo hasta que, inevitablemente, su salud sufrió un rápido deterioro en 1864. A comienzos de abril del próximo año, los médicos ordenaron un reposo total y un alejamiento de sus funciones hasta que recuperara sus agotadas fuerzas mentales. Pero ya era tarde. En Chile había sufrido un colapso nervioso del cual se repuso gracias a los solícitos esfuerzos de un abnegado oficial. Tenía entonces la juventud a su favor; ahora, cumplidos los 59 años y con una vida llena de azares, ni el amor de una excelente esposa bastó para devolverle el ánimo perdido. El domingo 30 de abril despertó temprano después de una mala noche. Habló brevemente con su esposa, y aproximadamente a las ocho se levantó, fue al baño, besando de paso a su hija Laura, y se degolló con la navaja de afeitar.

Hecho el balance de su trayectoria vital, Fitz-Roy mereció un reconocimiento más generoso en razón de sus servicios. Desde luego, el gobierno siempre fue parco en apoyar sus iniciativas. Los adelantos y sistemas que estableció en el campo de la meteorología, por ejemplo, los realizó con un presupuesto modestísimo, demasiado pequeño si se toma en cuenta el poderío marítimo de Inglaterra. Quizás su mayor defecto fue aquel espíritu independiente rayano en la arrogancia y basado en la seguridad que sentía en la toma de decisiones personales. Tampoco entendió la superioridad naval el celo perfeccionista que lo había impulsado a gastar dinero en los buques complementarios durante su aventura americana. Y en este aspecto de su carrera, Fitz-Roy jamás olvidó la afrenta recibida. En el contexto profesional, fue un marino eximio, admirado por sus tripulaciones y oficiales. Casi todos los que navegaron bajo sus órdenes en el *Beagle* lograron eminencia en sus carreras, y siempre reconocieron en Fitz-Roy a su gran mentor. El centenar de cartas magallánicas hicieron más accesible esa peligrosa zona al comercio mundial. Tampoco mereció los reparos de que fue objeto a raíz

de su actividad en el Departamento de Meteorología. Su labor pionera le costó la vida.

Su filantropía fue el reflejo de una personalidad ardiente, idealista pero siempre práctica, a la vez inspirada por un acervo religioso cuya intensidad nada pudo disminuir; ni siquiera la teoría darwiniana que remeció los cimientos de la época en que le tocó vivir. Por el contrario, mientras más incursionaba en las ciencias, más sólida se tornaba su fe, convirtiéndose ellas en "atisbos de ese poder inaccesible y totalmente incomprensible que da origen a todo lo que la mente ve, siente y sabe. En tal orden de cosas, la astronomía y la geología son, para mí, las pruebas más concluyentes de la inspiración del Viejo Testamento", le confiesa en carta a su amigo Sir John Herschel. Dado su carácter de creyente, sin embargo, es indudable que la teoría de Darwin dejó sus huellas y contribuyó a acentuar el abatimiento de su espíritu.

Notas finales. Darwin falleció en 1882, cubierto de honores, uno de los hombres más influyentes de la historia moderna. Jemmy Button sucumbió ante una de las muchas epidemias que azotaron a los indígenas del sur, en 1866. La misión anglicana se estableció, por fin, en 1871, en Ushuaia, bajo la dirección del reverendo Tomás Bridges, realizando así el sueño frustrado de Fitz-Roy. De la oficialidad del *Beagle*, Skyring murió a manos de los tribenos africanos mientras exploraba las costas occidentales de aquel continente. En el mando del *Beagle*, fue Wickham quien sucedió a Fitz-Roy. Llevó al célebre barco a Australia en otra misión exploratoria y, a modo de homenaje a su viejo comandante, dio el nombre de Fitz-Roy a un río australiano. Wickham hizo brillante carrera, ocupando el cargo de gobernador de Queensland, y jubilando con el grado de almirante. En 1841 le entregó la nave a Stokes, otro oficial de la época de los viajes aquí documentados y mano derecha de Fitz-Roy en el levantamiento de los planos. Mantuvo el mando hasta 1851 y llevó a cabo otras misiones en Nueva Zelanda. En cuanto al *Beagle*, a su regreso de aquellos parajes, fue destinado al servicio de guardacostas y, en 1870, fue vendido en subasta pública a la marina japonesa por la suma muy modesta de 525 libras esterlinas. Sirvió de buque-escuela hasta 1881, dándose término a su ilustre existencia en 1888, año de su desguace.