

HISTORIA DE SANTA CRUZ

Santa Cruz es la segunda en tamaño de las Galápagos, con una superficie de aproximadamente mil kilómetros cuadrados. En su punto más alto, el Monte Crocker, alcanza los 864 metros. Aunque tiene las mejores tierras de Galápagos y un área cultivable relativamente grande, fue colonizada tarde. Sin embargo, hubo quienes ocasionalmente intentaron establecerse en las tierras altas, antes que se formara una población realmente permanente.

La Expedición Arqueológica Noruega de Thor Heyerdahl, encontró restos de cerámica precolombina en 1953 en Bahía Ballena, en el noroeste de la isla. En Cerro Colorado, en el lado noreste, encontró la Expedición Walt Disney restos similares, un año más tarde. En Santa Cruz, como en otras partes de Galápagos, todo parece indicar que los indígenas continentales no hicieron intentos para establecerse en forma permanente. Nunca se han hallado tumbas, artefactos ceremoniales y construcciones. (Lundh, 1995).

En la época del General Villamil, había dos o tres chozas al pie del cerro conspicuo que se levanta sobre la playa de Bahía Ballena. Henri Louns, Conde de Gueydon, al mando de la nave francesa *Le Genie*, estuvo anclado allí cuatro días, en 1846. (Slevin, 1959). Menciona un sendero que conducía tierra adentro, hasta un manantial. El único manantial en el área, es el de Santa Rosa, en el cerro conocido actualmente como Cerro Vicuña. No escribe nada sobre la existencia de cultivos y la poca gente en la isla vivía junto a la playa. Se dedicaban a la captura de galápagos, probablemente para la obtención de aceite, aunque es seguro que hayan mantenido algunos galápagos vivos para comercializar con los buques visitantes. También es posible que esta gente haya recogido orchilla. Todos se hallaban al servicio de los generales Villamil y Mena. (Lundh, 1995).

El botánico sueco Profesor Nils Johan Andersson y sus compañeros de la fragata *Eugenie* hallaron un grupo pequeño de hombres y una mujer viviendo en Bahía Ballena en 1852. (Andersson, 1854). No se sabe si esta gente fue dejada aquí por las autoridades o habían huido de Floreana. En San Cristóbal se decía que eran criminales y que la mujer era su cabecilla.

El zoólogo noruego Alf Wollebaek (1934) informa que un americano y un inglés vivieron cerca de quince años en Santa Cruz. Se supone que vivieron en la parte alta de la isla, pero no nos ha dejado información sobre si se establecieron en Santa Rosa o en el sur de las tierras altas, que se convirtió posteriormente en la zona agrícola principal. Tampoco dice nada que permita adivinar cuando vivieron en la isla. Ya no estaban en 1925, cuando Wollebaek visitó las Galápagos.

Los primeros colonos noruegos de Santa Cruz, quienes llegaron en 1926, supieron de dos pequeñas extensiones de cultivo abandonadas en las tierras altas al interior de Bahía Ballena, cerca de un grupo de cerros conocidos como Sierra de las Chacras. La más cercana a Bahía Ballena, en la parte inferior de la región húmeda, era conocida como Salasaca, mientras la otra, más al interior, junto al manantial, se llamaba Santa Rosa. Era principalmente en Santa Rosa que se encontraba una variedad de plantas alimenticias, como naranjos, limoneros, guineos, plátanos, yuca, caña de azúcar, otoy y camotes.

Los primeros colonos noruegos, en especial aquellos que llegaron a principios del decenio de 1930, venían en ocasiones para abastecerse en aquel lugar, pues las dos o tres chacras que entonces existían en la parte sur de las tierras altas no lograban satisfacer del todo las necesidades de la población creciente. El viaje por tierra a la Sierra de las Chacras era duro. Como el sendero no estaba en uso constante, la vegetación lo volvía a cerrar y cada viaje significaba un trabajo muy duro con el machete. Al aproximarse a

Santa Rosa, también había una barrera enmarañada formada por matorrales de espinas curvas, que destrozaban la ropa y laceraban la piel. Esta planta (*Caesalpinia bonduc*), conocida como “mora” entre los colonos ecuatorianos, no existía en otras partes de la isla. El otro lugar donde la hemos encontrado es tierra adentro de Puerto Villamil, en Isabela. Ambos lugares sorprenden, pues se trata de una planta que normalmente crece en las playas, siendo sus frutos secos distribuidos por las corrientes marinas. Hasta ahora, no ha sido encontrada esta planta en las orillas de Galápagos, lo cual, sumado a lo que se dice arriba, indica que la especie debe haber sido introducida, quizás accidentalmente, por los cazadores de galápagos.

Los noruegos y otros colonos posteriores frecuentemente llamaron a las chacras de Santa Rosa y Salasaca “las chacras de los piratas”, creyendo erradamente que eran obra de los bucaneros. La tradición de San Cristóbal sostiene que ambas chacras fueron establecidas por orden de Manuel Julián Cobos, para que sus recogedores de orchilla y cazadores de galápagos pudieran tener alimentos frescos cuando trabajaban en aquella parte del archipiélago.

Las dos chacras sobrevivieron hasta principios del decenio de 1940, siendo con el tiempo destruidas por los animales introducidos. Esto no sucedió antes, porque los burros introducidos por los cazadores de galápagos se mantenían por lo general en las tierras bajas áridas, mientras que el ganado bovino, las cabras y los cerdos, introducidos en la parte sur de la isla, demoraron en extenderse fuera de este sector, donde habían sido soltados en el decenio de 1920.

El pozo de agua salobre de Puerto Ayora parece haber estado en uso desde muy temprano, siendo el nombre de la Aguada de Chávez muy anterior al de Academy Bay, nombre que dieron al puerto los de la Expedición de la California Academy of Sciences de 1905-06. (Chávez es uno de los nombres de la isla). El pozo es en realidad una grieta en un saliente rocoso, dentro de un grupo de manzanillos, la mayor parte de los cuales han sido cortados en el curso de los años (Tan solo queda un ejemplar en la Av. Charles Darwin). Se hallaba a pocos pasos arriba de la pequeña playa de arena blanca (en el actual Muelle de Pescadores) cabecera de la bahía, en el lugar que llamaron “Pelican Bay” los primeros colonos noruegos.

Los miembros de la expedición de la Academia hallaron los restos de una choza de paja cerca de este pozo. Esta choza fue construida por un negro que había sido abandonado allí por orden de Cobos. Posteriormente fue rescatado por un buque visitante y llevado a Isabela, donde fue visto por los científicos de la Academia, en Puerto Villamil. (Slevin, 1931).

Se decía en San Cristóbal que Cobos padre había considerado colonizar Santa Cruz. Este, al igual que su proyecto de cultivar algodón en las tierras bajas de San Cristóbal, fue truncado por su muerte. Por 1910, Felipe Lastra se estableció en Santa Cruz, donde trabajó una chacra pequeña no lejos del sitio donde se levanta actualmente Bellavista, tierra adentro de Puerto Ayora. Este viejo mexicano, a quién hemos mencionado antes, había sido capataz en la hacienda de Cobos y la tradición de San Cristóbal le atribuye la construcción de la serie de zanjas y tuberías que llevaban agua desde la parte superior de la isla hasta Progreso, donde era recogida en dos enormes cisternas junto al central azucarero. Esta agua no proviene de la laguna en el cráter de El Junco, como frecuentemente se supone. Su origen es en la unión de dos arroyuelos, que forman uno mayor, cuyo cauce fue cortado por un embalse. De este lugar se abastecen aún Progreso y Puerto Baquerizo. Las posiciones relativas de la laguna y los arroyuelos es tal, que éstos no pueden de modo alguno ser atribuidos a filtraciones de la primera.

Lastra vivió unos siete años en una soledad raras veces interrumpida por la visita de pescadores que en ocasiones acampaban en la Aguada de Chávez. Otro colono, un ecuatoriano llamado Elías Sánchez, llegó a la isla en 1917, iniciando una chacra en la parte inferior de la región húmeda, algo más cerca del puerto que la de Lastra. En 1925, vinieron de San Cristóbal cuatro hombres con algunas cabezas de ganado bovino. Un hombre de negocios de Guayaquil, miembro de la familia Amador Baquerizo, tenía intenciones de comenzar un rancho ganadero en la isla. Sus hombres se establecieron cerca de Lastra, llamando al lugar “Hacienda Fortuna”, un nombre que sería utilizado posteriormente para toda el área, incluyendo la planicie donde hoy se asienta Bellavista. Este mismo nombre fue dado por el noruego Gordon Wold a su chacra, algo más arriba de la planicie, pocos años más tarde. Cuando el proyecto del señor Amador fue posteriormente abandonado, su ganado quedó en la isla. Junto con dos o tres vacas dejadas años más tarde por la familia Horneman, estos animales formaron el ancestro del ganado bovino remontado que después andaba por las tierras altas de la isla.

En 1925, había media docena de hombres que vivían en una casa de caña, cerca del pozo de Pelican Bay. Cerca de ellos se alzaba un galpón donde salaban y almacenaban cabrilla, langostas y filetes de tiburón, todo para ser exportado a Guayaquil. Trabajaban para un comerciante italiano de esa ciudad, quién mandaba de vez en cuando una nave para llevarse la producción y abastecer al grupo con víveres. (Wollebaek, 1934). El capataz era un peruano, Manuel Gutiérrez, quién había llegado a San Cristóbal cuando aún era adolescente, al año siguiente del asesinato de Cobos. Estos hombres pasaron cerca de medio año en la isla.

Cuando arribaron los primeros noruegos, en 1926, los hombres de Amador estaban por abandonar la isla. Se habían cansado de la soledad y el aislamiento y les disgustaba el depender de la lluvia para abastecerse de agua dulce. También echaban de menos la compañía de amigos y familiares, hasta tal punto que estaban dispuestos a retornar al trabajo más duro de los cañaverales de la hacienda. Sin embargo, tanto ellos como Felipe Lastra, quién también deseaba abandonar la isla, se quedaron algún tiempo más, para ver qué oportunidades aparecían con la llegada de los noruegos.

El interés de los noruegos por Santa Cruz data de los tiempos del *Alexandra*, pues fue en esta isla que desembarcaron el capitán y los tripulantes que le acompañaban. La nave fue abandonada el 7 de mayo de 1907. Lo que quedaba de víveres y agua fue dividido entre los dos botes salvavidas, al igual que la tripulación – nueve hombres en cada bote, sin contar con el oficial que estaba al mando de cada uno de ellos. El Capitán Emil Petersen y el primer oficial de cubierta lograron mantener juntos los botes durante los dos primeros días, pero perdieron el contacto durante la segunda noche. Al tercer día, el primer oficial y su tripulación llagaron a Floreana, donde se abastecieron de agua y lo que pudieron encontrar en la isla. Después pusieron rumbo a San Cristóbal, donde llegaron a salvo, sin haber vuelto a ver al otro bote. (Harbitz, 1915; Hoff, 1985).

Entretanto, el bote del Capitán Petersen había derivado hacia el norte. Pese a los esfuerzos de la tripulación por acercarse a Floreana, no pudieron con la corriente y tuvieron que poner rumbo a Santa Cruz, desembarcaron allí al decimosegundo día. Llegaron a una playa pequeña, entre rocas volcánicas cortantes. Lo primero que hicieron fue ir en busca de agua. Después de beber ávidamente de unos charcos lodosos que encontraron entre unos matorrales llenos de espinas, junto a la costa, regresaron a la playa, donde descubrieron que la marea ascendente se había llevado el bote y las olas lo habían destrozado contra las rocas. Sus restos estaban regados a lo largo de la orilla y la mayor parte de los pocos víveres que les quedaban, así como su equipo limitado había desaparecido. (Hoff, 1985).

A esto siguieron seis meses de sufrimientos increíbles, en el curso de los cuales los náufragos lograron llegar al lado sur de la isla. Durante este tiempo pudieron sobrevivir en gran parte gracias a la sangre de los animales que sacrificaban. Dos de los hombres murieron, antes del rescate de los náufragos. Las autoridades ecuatorianas habían mandado un buque de la marina para buscar al bote perdido y sus tripulantes, pero sólo fue encontrada la parte posterior del *Alexandra*, encallada sobre la expuesta costa suroeste de Isabela, con la bandera noruega ondeando desafiante en la brisa fría. (Hoff, 1985).

Por lo que parece, la nave había sido lanzada sobre la orilla por las rompientes, con la popa hacia tierra. La parte anterior se había desprendido, hundiéndose en el mar. (La orilla en este lugar se precipita casi verticalmente hasta una profundidad considerable). Cerca de donde encalló el *Alexandra* existe una playa pequeña y abrupta, en Punta Essex, donde se encuentra agua bastante buena bajo los árboles que están atrás de la playa. Cavando algo así como una pulgada, al pie de unos árboles de majagua (*Hibiscus tiliaceus*), el agua se filtra por la tierra arenosa. Estos árboles son bastante conspicuos con sus flores amarillas y sus hojas peltadas, contra un fondo de vegetación más oscura.

Aunque la búsqueda oficial se dio por terminada y se supuso que los marinos desaparecidos habían muerto, los parientes del Capitán Petersen se negaron a perder la esperanza. Uno de sus primos, Hans Erichsen, quien vivía en Chile, donde había hecho fortuna en los yacimientos de salitre, fletó la goleta *Isadora Jacinta*, enviándola a las islas. Esta embarcación era relativamente pequeña y de un calado reducido, que le permitía aproximarse más a la costa. Su patrón, el Capitán Bohnhoff, era un alemán que conocía bien las Galápagos. (Hoff, 1985).

El Capitán Bohnhoff visitó tres islas antes de llegar a Santa Cruz, donde finalmente encontró a los tripulantes sobrevivientes y a su capitán. Todos se hallaban en estado lamentable, pero eran también un ejemplo viviente de los extremos increíbles a los que puede llegar la resistencia humana, empujada por la voluntad de seguir viviendo. Uno de estos náufragos fue el carpintero del buque, Herman Karlsen, quien posteriormente se enroló en el *Fierly Cross*, al mando del Capitán Olaf Eilertsen. (Hoff, 1985).

El Capitán Eilertsen tuvo una posición prominente en el proyecto de Floreana. No obstante, sus problemas de salud impidieron su proyectado viaje como patrón del *Floreana*. También imposibilitó su ida a las islas para hacerse cargo del grupo que quedó en Floreana. Por un tiempo, el sueño de casi toda su vida, de irse a vivir a Galápagos, pareció quedar trunco.

Mas todo no estaba perdido. Los relatos entusiastas que se publicaron en la prensa noruega sobre la nueva colonia de Floreana, así como el éxito que habían alcanzado el mismo Eilertsen y Christensen en el reclutamiento de gente para el proyecto, indujeron al primero a anunciar un nuevo proyecto – la colonización de Santa Cruz. Publicó anuncios en todos los diarios importantes de Noruega el 2 de enero de 1926, recibiendo una reacción impresionante – más de ciento cincuenta cartas de respuesta antes de finalizar el mes. (Hoff, 1985).

La colonia de Eilertsen se diferenciaba en varios aspectos de la de Floreana. Prácticamente todos los accionistas irían como colonos. El propósito principal de la colonia era establecer una enlatadora. Conforme avanzaba el invierno, el entusiasmo por Galápagos iba alcanzando alturas inesperadas. No era esto sólo efecto del frío y de los días cortos. Christensen había regresado de las islas y estaba muy satisfecho con los resultados iniciales de su proyecto. Wollbaek y su asistente Hansen también estaban de vuelta, poniendo en orden sus colecciones, mientras los diarios daban la mejor publicidad al proyecto de Floreana.

Entretanto, el Capitán Alf Due, quién acababa de comprar la goleta *Alatga*, hizo un acuerdo con el Capitán Eilertsen para hacerse cargo de algunos de los candidatos a colonos que este último había tenido que rechazar. En efecto, las solicitudes para unirse al proyecto habían sobrepasado ya el número de quinientas y la goleta *Ulva*, comprada por Eilertsen, sólo tenía capacidad para poco más de cuarenta personas. También se acordó que el grupo de Due sería parte del proyecto de Santa Cruz, el cual seguiría bajo el mando del Capitán Eilertsen. (Hoff, 1985).

Para abril ya se estaba trabajando en los buques, los miembros de los dos grupos haciendo lo más posible de los trabajos, para reducir los gastos. El *Ulva* no presentaba mayores problemas, pues los armadores anteriores recién lo habían acondicionado. El *Alatga* en cambio se hallaba en un estado lamentable. Su velamen, cordelería y aparejos estaban gastados, mientras las dos máquinas debieron haber sido cambiadas. Por desgracia, faltaban fondos para hacer esto. Se decidió que el *Ulva* zarparía antes, quedándose aquellos que llevaban familia para viajar más tarde en el *Alatga*. Esto haría posible que los hombres del *Ulva* construyesen la enlatadora y las viviendas, comenzando así la producción lo antes posible y disponiendo alojamiento adecuado para las familias a su llegada.

Después de unos pocos contratiempos, el *Ulva* zarpó en mayo, con cuarenta y cinco personas a bordo, incluyendo la Srta. Borghild Rorud, quien viajaba con el propósito de coleccionar plantas para la Universidad de Oslo. Ella permaneció cuatro meses en Galápagos, retornando a Noruega con una buena colección de especímenes, entre ellos una leguminosa desconocida, que posteriormente fue nombrada en su honor, como la *Acacia rorudiana*. El viaje fue notable por el ánimo y la actividad que desplegaron todos. Entre otras cosas, se midió, cortó y numeró la madera para las casas, para facilitar su construcción al llegar a la isla.

No obstante, el entusiasmo se apagó mucho al arribar a Panamá. Los fondos estaban escasos y después de salir al Pacífico, encontraron períodos prolongados de calma. Pero algo peor les esperaba. Cuando llegaron a Guayaquil, los futuros colonos se encontraron con que el representante que habían enviado adelante para que contratase un agente y arreglase los permisos de colonización no había hecho ni lo uno, ni lo otro. Tampoco había llegado el dinero que esperaban y que debió haber sido remitido por la oficina de Noruega. (Hoff, 1985).

Håkon Bryhn, el cónsul de Noruega, logró obtener un permiso provisional para que el grupo pudiera establecerse en las islas. Con su buena voluntad usual, las autoridades ecuatorianas autorizaron que se establezcan en dos bahías escogidas por los colonos y le reconoció a cada colono el derecho de tomar para sí veinte hectáreas de tierra, tal como lo permitía la ley. Dos oficiales del Ejército del Ecuador acompañaron a los colonos a Santa Cruz, para hacer los levantamientos de las áreas que se iban a ocupar. Para entonces, todo lo demás pareció tornarse más favorable. Los fondos esperados llegaron de Noruega, permitiendo la compra de víveres, combustible y otras necesidades. Por otra parte, la Armada del Ecuador mostró interés en adquirir el *Ulva*. Esto último se consideró especialmente afortunado, pues la goleta era demasiado grande para sus necesidades futuras, a más de ser costoso su mantenimiento.

Después de visitar San Cristóbal y pasar varios días con sus coterráneos en Floreana, los nuevos colonos arribaron a Puerto Ayora en la tarde del 7 de agosto de 1926. Aquí escogieron el fondeadero más protegido, en el suroeste de la bahía, junto al acantilado, pues el que hay afuera de Pelican Bay es expuesto y poco seguro. El desembarcadero en la playa, cerca del pozo de agua salobre, también se consideró inadecuado, pues es difícil utilizarlo en la bajamar debido al fango blando y las piedras cortantes que quedan al

descubierto abajo de la playa. Como mejor alternativa, abrieron un pasaje a la laguna protegida que hay en el noroeste de la bahía. Aquí se construyó un muelle de piedra, poco más adentro de la entrada. Tanto la laguna como el muelle continúan en uso. Algo más adentro, se hizo una trampa para capturar lizas.

Se instalaron rieles desde la punta del muelle hasta el lugar donde se iba a levantar la enlatadora, a unos cuarenta metros hacia adentro del desembarcadero. Se colocó una cañería desde el pozo de Pelican Bay, se levantaron las paredes de concreto de la planta baja del edificio de la enlatadora, se construyeron siete casas de madera y un horno de ladrillo para hacer pan. Todo esto se completó en cosa de dos meses, mientras también se enlataba pescado, carne de tortuga y langostas. También se iniciaron cultivos en las tierras altas, a unos siete kilómetros de la costa, cerca de la “Hacienda Fortuna”.

Entretanto, el Capitán Due y el *Alatga* habían zarpado de Noruega, trayendo los hombres casados, sus esposas y sus hijos. El *Alatga* zarpó tan sólo tres semanas después que el *Ulva*, pero su viaje estuvo desde el principio plagado de toda clase de dificultades. La mayor y más persistente fue el problema de las máquinas, pues los viejos motores se detenían continuamente y tenían que ser reparados por el sufrido maquinista. Por otra parte, el escaso calado de la vieja goleta hacía de ella un pésimo velero, aumentando su dependencia de las máquinas achacosas.

De todas maneras, llagaron en alguna forma a Panamá, donde se encontraron con que los del *Ulva* se habían visto obligados a prestar dinero para el paso del canal y los honorarios del práctico, así como para la compra de combustible. Para esto habían utilizado al *Alatga* como seguridad. Los del *Alatga* también estaban escasos de dinero, pues la oficina de Noruega no había remitido los fondos acordados. Para obtenerlos, se perdió mucho tiempo en esperar y enviar numerosos telegramas, hasta que por fin llegó una remesa que resultó ser escasa. Pagadas las cuentas, quedó apenas para comprar una cantidad limitada de pertrechos para seguir el viaje. Para entonces, ya habían abandonado el grupo varios de sus miembros, una decisión que ninguno de ellos tendría razón para lamentar.

Si la situación fue mala antes, se puso rápidamente peor una vez que entraron al Pacífico. El viaje se convirtió en una pesadilla, con la lluvia constante, el mal tiempo, los vientos inestables, el continuo problema de las máquinas y una alimentación inadecuada. Todo el aparejo estaba en mal estado, el viejo velamen comenzó a romperse y una de las máquinas quedó inutilizada al rajársele un cilindro. (Hoff, 1985). Después de casi naufragar en el Darién, el *Alatga* logró, casi milagrosamente, retornar a Panamá, donde el grupo se desintegró. Algunos de sus miembros retornaron a Noruega, otros se establecieron en diversas partes del Nuevo Mundo. Tan sólo cuatro intentaron llegar a Galápagos por cuenta propia, arribando a las islas en enero de 1927. Uno de ellos, Sigvart.

Tuset, permaneció dos años y medio en Santa Cruz, antes de irse a vivir a Colombia.

La enlatadora de Puerto Ayora estuvo en producción hasta noviembre de 1927. Sin embargo, desde mucho antes ya se habían presentado una serie de problemas. La fuerza motriz de la enlatadora era un viejo tractor traído de Noruega, el cual consumía enormes cantidades de gasolina. El problema constante de combustible que ocasionaba esta máquina pudo ser solucionado con la compra de la máquina a vapor del grupo de Bahía Post Office. Esta compra resultó ser una inversión excelente, pues la leña seca de buena calidad era en ese entonces muy abundante en Puerto Ayora.

La colonia estaba bien abastecida de frutas y hortalizas, pues Anders Rambech, quién era horticultor de profesión, se había hecho cargo de la chacra comenzada por los hombres de Amador Baquerizo, en Fortuna. Al principio tuvo la ayuda de dos agrónomos, los cuales fueron más tarde reemplazados por Sigvart Tuset del *Alatga*. La pequeña granja produjo

una gran variedad de hortalizas, desde rábanos, repollos y pepinos, hasta los bananos, plátanos, la yuca y el otoy dejados por los habitantes anteriores.

La venta del *Ulva* a la Armada del Ecuador no fue causa de alegría para los colonos. La mayor parte del dinero de la venta fue a dar a manos del gerente en Noruega, quien exigió el pago de salarios atrasados y el reembolso de gastos que había tenido por cuenta de la empresa. También había de por medio una comisión considerable para una persona que actuó como agente. Los primeros embarques de conservas, enviados en el *Ulva* y en el *Isabela* del Capitán Bruun, tampoco dieron razones para alegrarse. Las conservas fueron bien recibidas en el mercado continental, pero una parte demasiado grande de las ganancias se utilizó para pagar intermediarios, costos de almacenaje y otros gastos.

Finalmente, los colonos tuvieron que admitir que una oficina principal en Noruega resultaba ser un error costoso y muy grave. Se decidió que la administración de la colonia debía estar enteramente en manos de aquellos que vivían en Santa Cruz. Entretanto, se estaba preparando un embarque de 180 cajas, cada una de 96 latas, para ser enviadas en enero de 1927. También se separaron algunas conservas para hacer trueque con la hacienda de San Cristóbal. El envío se vendió bien en Guayaquil, dejando una ganancia satisfactoria. (Hoff, 1985).

Por desgracia, el único contacto seguro que tenía la colonia con el continente era el *Isabela*. Cuando éste fue embargado, la colonia de Santa Cruz quedó bastante aislada. La situación no se hizo completamente desesperada gracias a Herman Hansen Vik, un ex-miembro del grupo, quien había ingresado como oficial de la Armada del Ecuador, en calidad de jefe de máquinas del antiguo *Ulva*, ahora llamado *Patria*. Debido a su intercesión, se consiguió que el buque hiciera viajes ocasionales a Santa Cruz.

La vieja goleta de la hacienda de San Cristóbal, el *Manuel J. Cobos*, que luego se llamó *San Cristóbal*, tenía orden de don Rogelio Alvarado de no hacer escala en Santa Cruz. Se consideraba que el fondeadero era demasiado expuesto y que el viejo motor auxiliar no era digno de confianza en casos de emergencia. La creencia general entre los colonos noruegos era que esto tan sólo era un pretexto y que a Alvarado le disgustaba la producción de pescado seco de los noruegos, que competía con la de los pescadores de la hacienda. Puede haber algo de verdad en esto, pues el producto de los noruegos era superior.

Surgieron nuevos problemas. Una sequía acabó con casi toda la producción de la huerta en las tierras altas. Resultó imposible obtener repuesto para los motores noruegos de las dos embarcaciones pesqueras. Por otra parte, se estaba poniendo cada vez más difícil la captura de tortugas, pescado y langostas. La explotación continua del área próxima a Puerto Ayora estaba haciéndose notar en las poblaciones locales de liza, tortuga y cabrillas (estas últimas para la producción de pescado seco). La necesidad de alejarse más para realizar capturas, cuando no se podía ya dar un mantenimiento adecuado a los motores, creaba dificultades crecientes y agravaba la situación.

Conforme se iba poniendo más seria la situación, iban en aumento los desacuerdos entre los socios. Aquellos que permanecían en la isla tenían frecuentes discrepancias con los que representaban al grupo en Guayaquil. Finalmente, se decidió disolver la compañía, vendiendo lo más posible de sus pertenencias en Guayaquil. (Hoff, 1985). Esta fue una decisión lamentable, pues éste fue el grupo noruego con más potencial para tener éxito y la mejor voluntad para adaptarse a las condiciones ofrecidas por Galápagos. Sus miembros habían, en general, mostrado el propósito de aceptar una vida diferente a aquella a la que estaban acostumbrados, tratando de ver los lados positivos de su nueva existencia. La enlatadora hubiera podido continuar la producción de haber habido un poco más de capital, aun a pesar de las malas comunicaciones con el continente.

Se decidió poner fin a las operaciones en diciembre de 1927. Por consiguiente, se continuó enlatando hasta fines de noviembre. Fue entonces que ocurrió un accidente espantoso en la enlatadora, causándole quemaduras graves a Birger Rostrup. Este falleció tres días más tarde y fue sepultado el día 25. Su tumba fue cavada algo más adentro de donde se halla hoy el muro de piedra que rodea al destacamento naval.

Aquel mismo año había llegado un nuevo colono noruego, Jacob Hersleb Horneman, un ingeniero de minas. Arribó con su esposa Anna, comprando una de las casas de la enlatadora, la cual hizo levantar en una altura más arriba de Fortuna. Aquí la pareja inició sus cultivos. Cuando la mayoría de los noruegos abandonaron la isla en diciembre, los Horneman, Sigvart Tuset y Elías Sánchez eran los únicos que quedaban en el interior de la isla. En Puerto Ayora sólo quedaban Kristian Stampa, Gordon Wold y Gunnar Larsen, el último del *Alatga*. Los trabajadores de Amador Baquerizo, Felipe Lastra y la mayor parte de los noruegos partieron a bordo del *Patria* en 22 de diciembre de 1927.

Al año siguiente hubo un aumento modesto en la población de la isla. La Sra. Horneman regresó de San Cristóbal, donde había dado a luz un hijo varón, Robert. Dos familias que habían vivido en Puerto Baquerizo vinieron a establecerse en Santa Cruz – Emil y Olga Larsen (no eran parientes de Gunnar), con una hija y Arnulf y Eugenie Greiner con sus dos hijos. Estas dos familias tenían una embarcación a motor muy buena, con la cual continuaron pescando los hombres, tal como lo habían hecho en la otra isla.

A pesar de todo, la pequeña colonia parecía destinada a sobrevivir, sobre todo cuando el Capitán Bruun se hallaba de patrón en el *Manuel J. Cobos* y desafiaba con regularidad las órdenes de Alvarado, haciendo escala en Puerto Ayora para traer correo y víveres y llevarse el pescado producido por los colonos. Otra vez todo se mostraba prometedor, hasta que vino la tragedia.

El 9 de octubre de 1928, viajaron Emil y Gunnar Larsen a Bahía Tortuga, una laguna de mar al occidente de Puerto Ayora, donde los colonos se abastecían frecuentemente de tortugas marinas, tanto por su carne como por el aceite. El mar estaba agitado ese día y Stampa y Wold, más familiarizados con las condiciones de la localidad, les advirtieron que debían esperar hasta que se calme el mar, pues la entrada a la laguna es peligrosa debido a las olas grandes y los arrecifes.

Los dos partieron de todos modos. Hasta lograron entrar a la laguna, donde hicieron una captura muy buena. Sin embargo, cuando intentaron salir con la embarcación bien cargada, no lo lograron. Más tarde, cuando los hombres de Puerto Ayora salieron a buscarlos, encontraron una cantidad de tortugas golpeadas y muertas, dispersas por la orilla, con los restos de tablas rotas de la embarcación. Los cuerpos de los dos Larsen fueron llevados al pequeño caserío, para ser sepultados junto a Rostrup. Las tres tumbas con sus cruces blancas de madera sobre montones de piedra volcánica negra, contra un fondo de arena blanca, formaron un grupo triste hasta que fueron retiradas unos diez años más tarde por la guarnición militar. La familia Larsen y los Greiner abandonaron Galápagos a la primera oportunidad, retornando a Noruega. No querían saber más de las islas.

A principios de 1929 llegó un nuevo colono noruego. Había sido miembro de uno de los varios grupos de colonización que se organizaron en Noruega, sin pasar de la fase de planificación inicial. Este caballero ha pasado a la historia como “Grise-Johansen” – Johansen de los cerdos – porque tiene el dudoso mérito de haber soltado los primeros cerdos en Santa Cruz. Compró la granja de Tuset, cuando éste se decidió a probar suerte en Colombia.

En junio de aquel mismo año se fueron Tuset y los Horneman en el *Manuel J. Cobos*. La Sra. Horneman esperaba otro hijo y no tenía la menor intención de dar a luz otra vez en las condiciones extremadamente primitivas que entonces existían en San Cristóbal. Esta vez estaba resuelta a tener su hijo en Noruega; pero también abrigaba la esperanza secreta de que su esposo renunciaría a las Galápagos para siempre. La población permanente de Santa Cruz quedó así reducida a cuatro hombres solteros – Sánchez, Stampa, Wold y Johansen, este último quedándose tan sólo un corto tiempo más en la isla.

No hubo mayores cambios hasta 1931, cuando Hilda y Arthur Worm-Müller vinieron a vivir en Puerto Ayora. Puesto que éste no pudo convencer a los noruegos que se unieran a él en Floreana, decidió unirse a ellos en Santa Cruz. Un ingeniero danés, R.H. Raeder y su esposa, acompañados por un socio islandés, Walter Finsen, también llegaron aquel año. Raeder, quién disponía de capital, se hizo construir un hermoso bungalow, un poco más allá de las tumbas noruegas. También hizo levantar dos casas vecinas menores para el alojamiento de sus trabajadores. Raeder y Finsen iniciaron después un chacra pequeña junto a la de Sánchez, en la parte inferior de la región húmeda, dándole a la propiedad el nombre de “El Rancho”. El danés consideró al principio montar una enlatadora, pero terminó por dedicarse a la pesca de cabrilla, utilizando la embarcación a motor que tenía, uniéndose así a la producción de pescado seco. A más de Finsen, tenía a su servicio a Ewald Formo, uno de los noruegos de San Cristóbal. Formo se quedó en Santa Cruz apenas un año. Las actividades de Raeder y la pesca de Stampa y Wold atrajeron una población ecuatoriana más o menos transitoria a Puerto Ayora, principalmente de San Cristóbal.

Los Horneman regresaron en 1932, trayendo consigo al hijo mayor. Durante los meses siguientes, Horneman se preocupó principalmente de despejar tierras para el cultivo de café. Aquel mismo año vino otro noruego, Trygve Nuggerud, de San Cristóbal, acompañado por María, su esposa ecuatoriana. Con su lancha a motor aumentó la exportación de pescado seco de la isla. Entre aquel año y la guerra, vinieron algunos colonos independientes, varios con familia; pero no llegaron más grupos organizados en este periodo. También hubo quienes llegaron con la intención de convertirse en colonos, quedándose sólo temporadas más o menos cortas, desistiendo antes de haber realizado un intento de sobrevivir en la isla.

A principios de 1932 arribó el Capitán Herman H. Lundh, uniéndose posteriormente a él su esposa Helga y su hijo Jacob. El Capitán Lundh había mirado con escepticismo la “fiebre de Galápagos” que había causado tanto entusiasmo en Noruega. Luego tuvo intenciones de establecerse en Sudáfrica, pero decidió examinar primero las posibilidades ofrecidas por el Ecuador y Galápagos. Para entonces, las comunicaciones entre el continente y Santa Cruz eran casi inexistentes y parecía una buena idea remediar esta situación. Se creía generalmente que le había ido bien al Capitán Bruun con el *Isabela*, a pesar de su reducido tamaño. Los noruegos de la isla estaban convencidos que un velero pequeño, algo mayor que el *Isabela*, sería una buena inversión, mas ninguno de ellos tenía suficiente capital.

El Capitán Lundh había llegado cuando la sociedad entre Wold y Stampa acababa de disolverse. Stampa había comprado la parte que le correspondía a Wold en la embarcación que tenía, el *Falcon*. Así mismo, se habían dividido la propiedad y la casa que tenían en el interior, las mismas que habían pertenecido a Rambech y Tuset, luego a Johansen. De esta manera, el Capitán Lundh se hizo de un socio, Gordon Wold, quién conocía las islas. Los dos se fueron a Guayaquil en busca de una embarcación apropiada. En una visita a Puná, el Capitán Lundh descubrió una balandra varada sobre un playa, entusiasmándose por las hermosas líneas del casco, la que indicaron al viejo marino que era un velero excelente. El *Santa Inez*, como se llamaba, fue comprado y llevado a

Guayaquil para ser acondicionado para el viaje a Galápagos. Era mayor que el *Isabela*, teniendo una capacidad superior y una cabina espaciosa a popa.

Todo comenzó bien, pues hasta obtuvieron carga para la hacienda, estando la goleta en reparaciones. Con las embarcaciones que pescaban desde Puerto Ayora y sus propias capturas, el *Santa Inez* tendría carga suficiente durante la temporada de pesca. Durante aquella parte del año también había una buena cantidad de carga desde Guayaquil, pues los ecuatorianos que venían de San Cristóbal a pescar desde Puerto Ayora aumentaba la población por lo menos al triple, lo cual significaba una cantidad mucho mayor de víveres traídos del continente. En unos pocos años también habría una producción de café. Por otra parte, había la posibilidad de conseguir carga en *Isabela*. Sin embargo, parece que no se pensó seriamente en la temporada muerta y en que la venta de pescado seco fuera de la temporada de Semana Santa había sido exagerada con mucho.

Por ese tiempo sucedía muy poco en las tierras altas. Hemos mencionado las dos chacras pequeñas en la parte baja de la región húmeda – “El Rancho” de Raeder, con un área modesta de tres hectáreas y media y la de Sánchez, que apenas llegaba a una hectárea. A poca distancia más arriba se hallaba la propiedad de un pescador colombiano de apellido Córdova, el cual tenía dos hectáreas, las que abandonó pocos años después. Más arriba, cerca de lo que hoy se llama Bellavista, se hallaba “La Victoria”, propiedad de veinte hectáreas de Abraham Bedoya. Bedoya llegó a la isla a mediados de los años 30 y vivió en Santa Cruz hasta su muerte, más de medio siglo después, cuando tenía más de cien años de edad. No muy lejos de Bedoya, subiendo algo por la montaña, se hallaba la propiedad de Wold (“Fortuna”) y la de Stampa, de veinte hectáreas cada una. Hacia el este de la segunda, estaba la de Horneman, llamada “Progreso”, que entonces tenía la extensión de cinco hectáreas. El área fue aumentada en años posteriores y su nombre cambiado a “Vilnis” – palabra noruega que significa un lugar selvático – por su tercera esposa, quien tenía un gran sentido de la realidad.

El crecimiento de la población permanente fue sumamente lento. Stampa hizo venir a su novia, Albido Holanda, desde Noruega, en 1933 y se casaron en Guayaquil. No se habían visto en siete años, lo cual no impidió que fuesen felices durante todo su matrimonio. Al año siguiente les nació una niña, Ane, cuyo nacimiento es el primero registrado en Santa Cruz. El año de 1933 también trajo a una familia alemana – don Carlos Kubler, su esposa Marga y su hija Carmen. Esta familia había vivido algunos años en España y hablaban bien el castellano, lo cual hizo que Kubler fuese nombrado comisario. Como tal, tomó residencia en el edificio de la enlatadora, después de echar a los Worm-Müller.

El gobierno había reclamado como suyas todas las casas dejadas por la enlatadora, basándose en una cláusula algo oscura en la concesión de la compañía. En efecto, tanto Stampa como Wold perderían sus casas en Puerto Ayora debido a esto, el segundo siendo privado de la suya para proveer vivienda para el soldado que acompañaba a Kubler. A Stampa se le permitió seguir viviendo en su casa hasta 1937, cuando se estableció la primera guarnición en la isla. Wold tomó su pérdida con gran presencia de ánimo, pues por ese tiempo pasaba mucho en el continente y navegaba como piloto del *Santa Inez*. Posteriormente se fue a vivir a su chacra, donde cultivaba café para exportarlo a Guayaquil.

Dos antiguos miembros del grupo de la enlatadora también regresaron a la isla – Jens Moe en 1934 y Anders Rambech al año siguiente. Este último se había casado con una pelirroja simpática de Oslo, Solveig Hansen. Los dos hombres comenzaron cultivos en el interior de la isla. Moe arriba de la propiedad de Stampa y Rambech algo más arriba, en la parte alta de la región húmeda. Tenían veinte hectáreas cada uno.

Entretanto, el *Santa Inez* demostró ser poco remunerativo. La carga que había fuera de la temporada de pesca era demasiado escasa para cubrir los gastos. Había también otros problemas, los que convencieron a Gordon Wold de que pesaba una maldición sobre la balandra. En el primer viaje, mientras pescaban desde la Bahía Sullivan, en Santiago, les tocó un período de calmas y fueron arrastrados hacia el norte por la corriente, que estaba muy fuerte. Se salvaron milagrosamente de naufragar en la árida Marchena, donde Nuggerud y Lorenz morirían de sed menos de dos años después. A pesar de todo, desde el punto de vista económico, aquel viaje fue bastante bueno.

El segundo viaje del *Santa Inez* fue en cambio un desastre total. El casi naufragio en Marchena indujo al Capitán Lundh a comprar un motor en Guayaquil. Aunque se suponía que éste había sido revisado por un experto, esta máquina resultó ser poco mejor que un lastre innecesario. Además de los continuos problemas con la máquina, el viaje de Guayaquil sufrió de calmas, vientos inestables y lluvias casi constantes. La estación calurosa de 1932-33 fue un “Año del Niño”. Con un cielo permanentemente encapotado, fue imposible tomar alturas del sol o de otros cuerpos celestes para determinar una posición digna de crédito. A poco de abandonar el continente, el Capitán Lundh cayó enfermo con síntomas muy parecidos a los de la fiebre amarilla. Conforme se agravaba, entró en un estado febril que lo desconectó de la realidad. Wold decidió volver al continente, decisión que aprobaron sin vacilar la Sra. de Lundh y los tres pasajeros.

El Capitán Lundh se recuperó después de una larga convalecencia y se preparó para un tercer viaje. Como la Sra. de Lundh esperaba otro hijo, ella y el hijo de la pareja se quedaron en Guayaquil, donde nació Eric, el segundo niño. Para entonces, se hallaba el *Santa Inez* en las Galápagos, haciendo lo que parecía iba a ser un buen viaje. Sin embargo, mientras pescaba alrededor de Santiago, la máquina dejó definitivamente de funcionar, pese a los esfuerzos capaces de Hansen, el maquinista danés. Nuggerud se hallaba pescando con el *Santa Inez*, pero el motor de éste era demasiado pequeño y funcionaba mal, de modo que no se llegó siquiera a considerar la posibilidad de remolcar la embarcación mayor a Puerto Ayora.

El Capitán Lundh decidió intentar el retorno al continente, con la ayuda de una brisa caprichosa y débil. Ya había comprobado en su primer viaje la imposibilidad de retornar a Santa Cruz en tales circunstancias. Tenía muy poca agua dulce, de manera que no se podía llevar a toda la tripulación, por lo cual pidió voluntarios, quedándose con dos marineros ecuatorianos y el danés Hansen. Wold y el resto de los pescadores regresaron a Puerto Ayora con Nuggerud. Entretanto, se había embarcado leña en cantidades considerables y Hansen había construido un alambique con la cañería de combustible de la ya inservible máquina, para poder destilar agua de mar, para suplementar la escasa existencia de agua dulce.

Mientras la prensa de Guayaquil trabajaba febrilmente con la historia de la Baronesa von Wagner, cuya desaparición se había conocido en el continente, también se publicaron uno o dos artículos sobre el *Santa Inez*, que se decía había desaparecido con toda su tripulación en medio de una gran tormenta, descrita con lujo de detalles por un periodista de mucha imaginación, el cual había pasado por alto con el mayor desparpajo el hecho de que las verdaderas tempestades son desconocidas en esas partes. Entretanto, el *Santa Inez* había logrado arribar a las costas de Esmeraldas, donde fue vendido a un comerciante local, después que rompió la cadena del ancla y se montó en una playa. No sufrió daños y pudo haber sido reflatado; pero el Capitán Lundh estaba harto. Le parecía que había invertido demasiado esfuerzo y mucho más dinero que su capital inicial y no veía motivos para continuar. Después de comprar unas mulas, tomó el rumbo hacia el sur, junto con sus tres fieles compañeros, a lo largo de la aparentemente interminable playa de Atacames, bajo la sombra de los cocoteros. Cuando los cuatro por fin llegaron a Guayaquil, quedaron asombrados de saber de su propio naufragio y muerte.

En 1935 llegaron algunos noruegos nuevos – Thorvald Kastdalen, su esposa Marie, su hijo Alf y Amanda Christoffersen, socia de los Kastdalen. Con ellos vinieron también los Graffer – Sigurd, su esposa Solveig y los hijos Arne y Erling. Aquel año también llegaron los Lundberg, una familia sueca – Saimy y John, con su hija Gloria. Otra familia sueca, que vino en compañía de los Lundberg, quedó tan desalentada, que se fueron en el viaje siguiente del buque. Los Kastdalen y la Srta. Christoffersen crearon una de las mejores granjas de Galápagos, al igual que los Lundberg. Graffer en cambio descuidó la suya, conforme se dedicaba de manera creciente al trabajo de construcción, la demanda de sus servicios aumentando al paso que crecía la población de Puerto Ayora.

Cuando regresó el Capitán Lundh con su familia en 1936, encontró una pequeña colonia noruega en la isla. Todo parecía indicar que esta vez tendrían éxito, especialmente si se considera que había aún suficiente interés en Noruega por las islas como para esperar la llegada de nuevos colonos de ese país. Los Lundh alquilaron el bungalow de los Raeder, quienes se fueron a vivir en “El Rancho”, en las tierras altas. Habían desistido de la pesca y tenían la esperanza de vender su embarcación y la casa en la bahía. Para ellos Galápagos había sido una experiencia agradable, pero poco remunerativa. Mas era difícil encontrar un comprador. Por el momento, el único posible interesado era el Capitán Lundh, pero no existía seguridad de que éste y su familia se quedaran en la isla.

La oportunidad de vender apareció de un sector inesperado. Cuando el Coronel Carlos Puente, el Jefe Territorial, estableció una guarnición en Santa Cruz, los oficiales fueron alojados en la antigua enlatadora. Esta vez le tocó a Kübler perder su vivienda. Para la buena suerte del viejo alsaciano, ya había comprado la casa de Nuggerud, años antes, cuando su viuda dejó la isla. Mas los oficiales gozaron poco tiempo de la estupenda vista de la bahía y el mar abierto. Una noche, el reseco piso superior, construido de madera, cogió fuego. El incendio contra el fondo oscuro de la noche fue un espectáculo impresionante y los efectos sonoros que siguieron a las primeras llamas lo fueron más, pues no demoró mucho antes que el parque en la planta baja estallara en una larga serie de explosiones ruidosas.

Afortunadamente, nadie sufrió daños, excepto un muchacho sirviente, el cual tuvo unas quemaduras menores. En cambio, los pertrechos de la guarnición quedaron destruidos y no se esperaba un buque en mucho tiempo – un mes, dos o tres, cualquier cálculo era válido en aquella época. El Capitán Lundh había recibido recién un embarque de víveres para seis meses, lo cual hizo posible que el jefe de la guarnición, el Tnte. Gonzalo Villacís, pudiese prestar azúcar, arroz, harina y otros alimentos para la oficialidad y la tropa, hasta poder recibir víveres de San Cristóbal. Los otros colonos ayudaron también en lo que pudieron. Stampa, quién había sido recientemente desalojado de su casa por los militares, llevó a uno de ellos a San Cristóbal para que reportase debidamente lo del incendio.

Cuando vino el Coronel Puente en su yate con pertrechos para la guarnición, hizo un acuerdo con los Raeder para la compra de la casa en Puerto Ayora, haciendo posible su partida de la isla. Finsen se quedó con “El Rancho”. Poco después, la Sra. de Lundh y sus hijos partieron para Quito, donde los dos muchachos entraron a la escuela. El Capitán Lundh, quién había tomado veinte hectáreas de terreno en la parte alta de la isla, junto a Wold, se fue a vivir con éste.

La presencia de los noruegos y la condición prístina de Santa Cruz la hicieron atractiva a otros colonos europeos. En 1937 arribaron unos alemanes, los cuatro hermanos Angermeyer – Gusch, Hans, Karl y Fritz. Hans trajo consigo a su primera esposa, Lizzie, una holandesa de considerable belleza, proveniente de una familia acomodada. Su origen y sus intereses le hicieron difícil adaptarse a las condiciones primitivas en que tuvo que

vivir, mientras trabajaba en una granja pionera en las tierras altas de Galápagos. Trabajó duro dentro y fuera de casa e hizo lo posible por adaptarse; pero añoraba tanto la vida cultural de las grandes ciudades europeas, hasta tal punto que se dio por vencida y se fue. Esto no significa en modo alguno que su caso fuese el único, pero las diversas personas reaccionan de distintas maneras a la circunstancia en que viven.

Hans Angermeyer, el esposo de Lizzie, sufría de una salud muy frágil, lo cual le dificultaba también a él la vida en aquella isla que amaba tanto. Él también se fue, retornando una o dos veces en los años posteriores, antes de su muerte en el continente. Aunque sus hermanos conservaron la granja, terminaron por irse a vivir a la bahía, abandonando la agricultura por la pesca.

En aquellos años aún eran pocos los ecuatorianos que vivían de manera permanente en Santa Cruz. Hemos mencionado a Sánchez y Bedoya, ambos solteros. Otros tres solteros, todos pescadores, que también vivían en Santa Cruz, eran Enrique Salas, Carmelo Triviño y Luis Olmedo. También estaba el colombiano Córdova, a quién hemos mencionado antes, casado con una de las Zavala de Isabela, todas ellas admiradas por su gran atractivo. Fue la llegada de la guarnición que devolvió a los ecuatorianos su condición de mayoría, aunque con un margen pequeño, hasta que, algo más tarde en el mismo año de 1937, llegó el Capitán Rafael Castro con su numerosa familia, la cual además incluía una hermana viuda con sus dos hijos. Patrón de altura retirado, se hizo vecino de su colega el Capitán Lundh y de Gordon Wold, haciéndose de una propiedad de cien hectáreas.

El Capitán Castro fue un buen amigo de sus dos vecinos, así como de los otros noruegos de la isla.

Los europeos continuaron viniendo ocasionalmente, pero terminaban por irse. Una excepción fue Elfriede Engelmann, una dama alemana que se había conocido con Jacob Horneman en Inglaterra, donde se casaron. Después de una esposa y dos hijos y una segunda esposa sin hijos, el ingeniero de minas noruego, quién había dado definitivamente la espalda a la civilización, había conseguido por fin la esposa ideal para él. De gran inventiva y tenacidad, esta frágil mujer de ciudad se enfrentó con ecuanimidad y una sonrisa en los labios a los constantes problemas de mantener una granja en Galápagos, además de darle a su esposo una hija y un hijo.

El último europeo que llegó a la isla antes de la guerra fue el noruego Håvard Henriksen, el cual arribó poco antes de estallar ésta. Henriksen se casó más tarde con la viuda de Lundberg y los dos levantaron una hermosa propiedad en las tierras altas.

**TOMADO DE: J. P. Lundh: BREVE HISTORIA DE GALÁPAGOS
ISBN 82-92294-5 C: JACOB P. LUNDH, 2001, 2002.**