

BALLENEROS EN LA PATAGONIA OCCIDENTAL EN LOS AÑOS DE 1830

MATEO MARTINIĆ BEROS
ACADÉMICO HONORARIO

Introducción

Ha sido común la creencia –me refiero a los conocedores interesados en la materia–, en cuanto a que los canales de la Patagonia occidental, desde la boca del Huafo hacia el sur, fueron durante las primeras décadas del siglo XIX un espacio geográfico virtualmente ajeno a la presencia civilizada, entendiéndolo a la misma por el paso de naves mercantes. Quizás tal idea procediera –y procede todavía por algunos– de la noción de vacío humano que generaron las informaciones referidas a los viajes coloniales desde Chiloé hacia el estrecho de Magallanes a través de los laberintos de la Patagonia occidental, al norte y al sur del golfo de Penas, que daban cuenta de una población indígena escasa y huidiza, cada vez menos numerosa en un territorio archipelágico bravío y hostil para la gente de nuestra cultura.

Si tal imagen pudo darse en verdad fue, en cierto modo, un auto engaño, porque si en la realidad las poblaciones chono y kawéskar originales, aquella en el archipiélago que media entre los golfos de Corcovado y de Penas, y ésta entre el último mar interior mencionado y el estrecho de Magallanes o aun más al sur, se redujeron efectivamente con el curso del tiempo, entre los siglos XVI y fines del XVIII, no es menos cierto –aunque poco conocido– que desde las postrimerías de esta última centuria y más a contar de los primeros años del siglo XIX, comenzaron a aparecer y a hacerse cada vez más frecuentes en ese extenso territorio marítimo, las embarcaciones extrañas. Se trató, como bien sabemos, de los foqueros y balleneros estadounidenses e ingleses que llegaron hasta las desoladas costas del sudoccidente, como del sudoriente de América del Sur, atraídos por la inmensa riqueza de sus mares y litorales en forma de cetáceos y pinnípedos, circunstancias que, como igualmente debiera saberse, se vio favorecida por el Tratado de Nootka Sound entre los reinos de España y Gran Bretaña, de 1780, por el que el ya debilitado imperio hispano aceptó la presencia y actividad de los cazadores de aquella bandera en las aguas y costas que se hallaban, a lo menos teóricamente, bajo su jurisdicción. Permitir la presencia de ingleses, en la práctica fue lo mismo que la de los estadounidenses, los que ya de hecho merodeaban desde hacía tiempo por el extenso litoral meridional del continente y, según veremos, la de navegantes franceses, luego que la paz que siguió a las guerras napoleónicas, y el derrumbe del imperio español con la independencia de prácticamente todas sus antiguas colonias (excepto las de Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo), así lo hizo posible.

Las fuentes documentales que han informado e informan sobre el fenómeno cinegético –pues de eso se trata–, son más bien escasas. Son por lo común relaciones de viajes y memorias de capitanes y pilotos, entre las cuales la más conocida, para nosotros, es la *Narración de los viajes de levantamiento de los*

buques de S.M. Adventure y Beagle en los años de 1826 a 1836, de los capitanes Phillip Parker King y Robert Fitz Roy que, respectivamente, comandaron las fases 1826-1830 y 1832-1834 de la grandiosa empresa hidrográfica británica en aguas del sur de América, principalmente en las correspondientes a la soberanía chilena. Los años finales de la segunda etapa expedicionaria transcurrieron, como es sabido, por aguas del océano Pacífico y de Australia y Nueva Zelandia.

En estos escritos, de manera ocasional suele mencionarse el encuentro casual con o el avistamiento de naves mercantes de bandera británica o estadounidense dedicadas a la faena cinegética, referida en particular a la caza de lobos de piel fina, aunque también a los lobos marinos comunes y a los elefantes de mar, para la producción de aceite, dándose a entender que tales presencia y actividad no eran infrecuentes y que quienes la practicaban habían llegado a poseer un apreciable conocimiento náutico y geográfico, tanto como para que a ellos pudiera atribuirse primero la recuperación de la ruta del estrecho de Magallanes como vía de paso interoceánico, y después la utilización, a contar de los años de 1830 y 1840, de las aguas interiores de la Patagonia occidental para el movimiento mercante entre el Atlántico sur y el Pacífico suroriental y viceversa.

Los franceses, que fueron los últimos en incorporarse al ciclo de explotación económica de que se trata, supieron de la riqueza de cetáceos en las aguas australes por los estadounidenses de Nantucket, puerto de la Nueva Inglaterra que monopolizaba virtualmente la actividad de captura en el período de entre siglos XVIII y XIX. Así, aparecieron por el meridión americano hacia 1830, poco más o menos, y se hizo frecuente su presencia en el Atlántico austral y en los mares de las Malvinas o Falkland. Allí, en la época de la migración anual de las ballenas desde el Antártico a las aguas más templadas de la Patagonia oriental, los cazadores las interceptaban y hacían buena presa de ellas. Y tal sucedió por muchos años, hasta que, al parecer, el número de cetáceos comenzó a reducirse quizá porque aumentó la cantidad de embarcaciones balleneras.

La búsqueda de nuevos cotos de caza se orientó entonces hacia el lado occidental de Sudamérica, por cuyo litoral pasaba en sentidos norte-sur y viceversa otra ruta migratoria de ballenas, en cuyo transcurso había espacios geográficos que se prestaban (como se presentan) admirablemente para servir de refugios ocasionales a las manadas, con aguas tranquilas y ricas en fauna pelágica como son las abras del archipiélago occidental de la Patagonia entre el cabo de Hornos y Chiloé. Descubiertos esos sitios, que tanto podían ser de alimentación, descanso, reproducción y crianza, y de socialización, o de todo ello, hacia allí se trasladó una parte de los cazadores, como lo harían más tarde, a principios del siglo XX, los primeros balleneros chilenos de Punta Arenas, con el capitán Andresen a la cabeza. Y a esos lugares fueron también los franceses.

Si la lectura de las escasas fuentes hasta hace poco conocidas invariablemente permitían, como permiten, saber de la presencia y de la correspondiente actividad de los barcos mercantes de bandera inglesa y estadounidense, en el hecho nada se sabía sobre situaciones semejantes que se refirieran a embarcaciones que ostentaran el tricolor francés, apenas una referencia incidental de la época del reciente establecimiento de la colonia nacional de Fuerte Bulnes en la punta Santa Ana, 1843, que daba cuenta del naufragio del ballenero

Fleurus de esa nacionalidad en aguas del sector occidental de Magallanes. Pero esta referencia que en un contexto de noticia aislada y excepcional nada permitiría entender, sí ha pasado a cobrar relieve cuando nos enteramos que esa nave era una de las varias, muchas tal vez, de su bandera que practicaban la caza de cetáceos en aguas nacionales de la Patagonia. Ello ha podido saberse últimamente gracias a los hallazgos de algunas bitácoras y diarios de capitanes, y relaciones de tripulantes que participaron en esas expediciones cinegéticas y que han sido publicadas. Tal ha sido el caso del relato de la campaña cazadora del ballenero *Fanny*, realizada en aguas meridionales chilenas entre 1836 y 1839, que es la fuente que nos informa sobre la materia. Si de estas actividades marítimas galas poco o nada se supo en la época de su ocurrencia, no sucedió lo mismo en Francia donde, es seguro, de las mismas sí se conoció, mucho y oportunamente, como para nutrir posiblemente un acervo informativo oficial en el que aquéllas contaban para otros fines, según veremos al final.

Por las relaciones encontradas y publicadas recientemente en Francia se sabe que una de las casas armadoras interesadas en la industria ballenera era “Lamotte y Cía.”, del puerto de Havre, que tenía una flotilla compuesta por media docena de naves –*Cousin, Havre, Héva, Elisa, Fanny y Fleurus*–. Se trataba de bergantines armados con tres mástiles, de unas quinientas toneladas aproximadamente cada uno, tripulados por entre 30 y 40 hombres entre oficiales, suboficiales, arponeros, marineros y algún supernumerario como era un cirujano que obligadamente debía ir a bordo, de acuerdo con las prescripciones navales galas, a cuya especie se deben varios de los relatos de viaje recuperados. Aunque entre los primeros abundaban los franceses de nacionalidad, no escaseaban los estadounidenses de la Nueva Inglaterra, verdaderos expertos en la caza ballenera.

Los barcos de la casa “Lamotte y Cía.” se vieron especialmente activos entre los años de 1830 y 1840, pero corridos los años de esta última década, la faena fue declinando paulatinamente afectada como estuvo por la pérdida de algunas naves (entre ellas el *Fleurus*), pero especialmente por la crisis económica francesa de 1848 que castigó severamente a la casa armadora y la llevó a paralizar la caza en 1850 tras el retorno del *Elisa*, el último de sus bergantines balleneros. En ese lapso de actividad se desarrollaron treinta y ocho campañas, durante las que se capturaron 1.042 ballenas, que produjeron 71.000 barriles de aceite, con un promedio de 29 cetáceos y unos 2.000 barriles de aceite por campaña para cada barco, con una permanencia en el mar de alrededor de un año y medio entre la salida y el retorno a puerto. Este rendimiento fue estimado como satisfactorio, en especial para la primera década de actividad cazadora. Como referencia para calcular su importancia, señalamos que hacía 1837, época cenital de la actividad ballenera francesa, habían salido de los puertos de esa bandera 47 barcos, mientras otros 50 se hallaban en el mar.

La campaña del *Fanny* (1836-1837)

Una relación anónima descubierta hace algunos años y atribuida a un marinero que integró el rol del bergantín *Fanny*, después identificado como Jean-Baptiste Margain, ha permitido enterarse con un buen grado de detalle acerca de lo que era el ambiente ballenero de la época de que se trata, en particular sobre las navegaciones

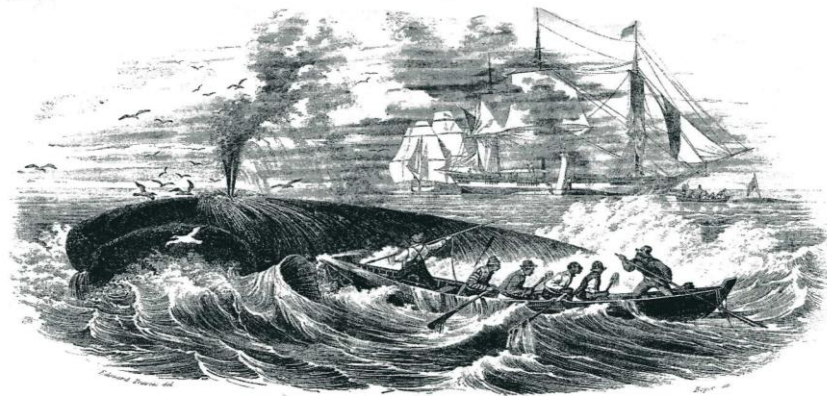
y la vida a bordo, las incidencias de las campañas de caza y otros pormenores que interesa conocer.

Dejando de lado lo acontecido en el largo viaje desde la costa normanda hasta la Patagonia, nos ocupamos del *Fanny* desde su ingreso al estrecho de Magallanes, el 13 de mayo de 1837, y al que pasamos a acompañar –dejando de lado los interesantes acontecimientos del viaje por el gran canal interoceánico, especialmente la relación de los franceses con los indígenas de su litoral–, hasta los mares interiores de Chiloé que, según todo parece indicarlo, era el área principal de caza de cetáceos.

Una buena idea de la presencia de naves de la especialidad en las aguas australes de Chile por la época, la brinda la mención de aquellas encontradas en el transcurso del viaje. Así, en el estrecho fueron avistados (y a veces se estableció alguna relación con ellos) el foquero *Finien*, de Nueva York, el *Mentor*, el *Friends*, el *Phoenix* y el *L'Etnor*, todos de bandera estadounidense. Habiendo seguido la ruta por el exterior del litoral patagónico, el *Fanny* arribó el 25 de agosto de 1837 al puerto de San Carlos de Ancud. Allí se encontró con otro ballenero galo, el *Narval*, con el que luego zarpó en campaña de captura al sector sur de la isla grande de Chiloé, hasta el golfo de Penas y las aguas interiores del golfo de Corcovado, esto es, un área litoral situada entre los 42º y 45º de latitud austral. La temporada de caza se extendía durante los meses de septiembre y octubre, período del paso de los grandes cetáceos camino de sus sitios de parición y crianza. Las especies más comunes eran las ballenas francas, las de esperma, las jorobadas y los cachalotes.

En esa zona ya se hallaban operando, o arribaron después, otros barcos cazadores, tales como el *Friends* y el *John Cockerill*, el *Rubens*, el *France*, el *Courrier des Indes*, el *Le Havre* y el *Ville de Bordeaux*, los dos primeros estadounidenses y el resto de bandera francesa. Asimismo, *Le Vaillant*, *Gretry* y *La Salamandre*, que procedían del puerto de Havre; *L'Océan* que venía de Nantes, el *Virginia*, que lo hacía desde New Bedford en la Nueva Inglaterra; y el *Mentor* ya nombrado y de bandera estadounidense igualmente; *L'Indien*, el *Ville de Rennes* y el *Elisa*, todos franceses y procedentes de la costa francesa normanda o bretona. La actividad simultánea de quince naves da cuenta de la importancia de la caza de cetáceos en ese sector del litoral pacífico chileno que, hasta ahora, era virtualmente desconocido como tal y, por tanto, no considerado en el todavía incompleto historial ballenero nacional.

La caza, propiamente tal, es tiempo de decirlo, se hacía empleando cuatro botes, cada uno a cargo de un oficial, con cuatro remeros y un arponero, al que, está claro, le correspondía la faena más difícil y riesgosa, pues había que llegar lo más cerca posible del cetáceo para arponarlo mortalmente y luego aguantar el tirón del animal herido, no pocas veces acompañado de algún coletazo que podía desestabilizar la embarcación y poner en riesgo a sus tripulantes, y quizá hundirla. No siempre había suerte en esa operación, bien porque el lanzamiento no resultaba efectivo o porque, tal vez siéndolo, la ballena conseguía de todos modos escapar. Así, en el caso de los botes del *Fanny* en la campaña de que se trata, se arponearon 19 ballenas, de las que seis se perdieron.



Pêche de la baleine Franche.

Los cetáceos capturados, una vez muertos, eran llevados a remolque hasta el costado del barco y allí se iniciaba la no menos laboriosa, desagradable y sucia etapa del despresado, con el corte y extracción de grandes lonjas de carne y grasa que posteriormente eran echadas en las grandes calderas digestoras ubicadas en la cubierta, operación de la que se obtenía por derretimiento el cotizado aceite, recogido a través de canillas eyectoras y envasado en barriles que luego se estibaban en la bodega del navío.

Al cabo de varias semanas de trabajo durísimo, en el que la braveza del mar, las lluvias y los vientos frecuentes hacían lo suyo para hacerlo menos soportable y hasta agotador, los balleneros daban por concluida, de momento, la faena cinegética y se dirigían a San Carlos de Ancud para reabastecerse, hacer alguna reparación si procedía y, especialmente, para dar merecido descanso a sus sufridas tripulaciones, lo que, bien debe suponerse, incluía la diversión con mujeres y licor hasta el hartazgo. Allí, en efecto, en setiembre de 1837 se contaron quince bergantines balleneros franceses –*Ajax, Meuse, Courrier des Indes, Guillaume Tell, Indien, Ville de Rennes, Héve, Louise, Athenais*–, todos venidos de los puertos de Havre y Nantes, más tres balleneros estadounidenses –*Milton, Friends y Mentor*–. En conjunto, trece de estas quince naves tenían a bordo 13.750 barriles de aceite, pues dos acababan de arribar para iniciar sus propias campañas.

Cumplido el tiempo de descanso, la concentración naval ancuditana se desperdigaba: unos partían para la caza, otros lo hacían en demanda de Talcahuano y unos terceros emprendían el retorno a sus puertos de origen, en California, los estadounidenses, y en Normandía, los franceses.

Aquellos barcos que zarparon hacia el norte, como lo hizo el *Fanny*, navegaron en demanda de otras zonas abundantes en cetáceos, las aguas de las islas Mocha y Santa María y del golfo de Arauco, con justificada fama en el ambiente ballenero y, por tanto, el distrito de caza más conocido del litoral chileno. Al arribar a Talcahuano, el 15 de marzo de 1838, los franceses se encontraron con otras naves de su bandera, *L'Astrolabe* y *La Zelée*, que se hallaban bajo el mando de su ilustre compatriota, el contraalmirante Jules-Cesar Dumont D'Urville, que habían retornado

de su memorable expedición antártica y que, antes de seguir tan al sur, había visitado igualmente el estrecho de Magallanes. Este puerto chileno, bien se sabe, servía para el aprovisionamiento y descanso de los cazadores de ballenas que operaban en el sector, así como para otros buques mercantes de cabotaje o de paso hacia el sur o hacia el norte por el litoral oceánico nacional. A la sazón había allí ocho balleneros, siete franceses y un estadounidense, y en la próxima bahía de San Vicente otros tres barcos galos, y durante los días y semanas siguientes arribaron varios más, tal era la intensidad del tráfico.

Para el *Fanny* siguió una nueva campaña de caza por los mares de Arauco, con lo que completó veintiséis meses de operaciones cinegéticas que permitieron arponear 48 ballenas, de las que sólo se aprovecharon 25, pues las otras escaparon de sus captores, con un rendimiento de 1.800 barriles de aceite.

El retorno del *Fanny* a Europa se hizo en las postrimerías de diciembre de 1838 y el 9 de enero siguiente se encontraba a la vista del cabo de Hornos, frente al que cruzó sin problemas al Atlántico, haciendo en el transcurso todavía algunas capturas de ballenas que les permitieron aumentar la producción de aceite acumulada a bordo. El 15 de febrero zarparon desde puerto Egmont, en las Falkland-Malvinas, para realizar el largo trayecto transatlántico que, tras una escala breve en Río de Janeiro, permitió arribar felizmente a casa el 9 de junio de 1839, al cabo de un viaje redondo de treinta y dos meses.



Algunas conjeturas y conclusiones

La primera conclusión que surge luego de los antecedentes expuestos es que, como señalamos al comienzo, el territorio marítimo austral hacia los años de 1830, lejos de ser un espacio vacío de embarcaciones extranjeras, era un ámbito geográfico de creciente navegación en lo referido al estrecho de Magallanes y algunas zonas del archipiélago patagónico, como el de los Chonos y mares aledaños. Que, igualmente,

esa presencia extraña estaba motivada para entonces en razones cinegéticas, esto es, en la caza de lobos marinos de piel fina y en la captura de ballenas. Y, por fin, que de ese tráfico abundante, recurrente y sostenido, debió derivar, necesariamente un conocimiento siquiera elemental –o tal vez algo más– sobre la geografía marítima patagónica sud y occidental, sobre los recursos naturales que podían encontrarse en los litorales meridionales y respecto de la índole de sus habitantes autóctonos, en particular de los aónikenk, a los que de modo cierto podía encontrárselos en toda estación en las costas septentrionales del estrecho, entre Dungeness y cabo Negro.

Es razonable pensar, asimismo, que no poco de ese acervo acabó conocido en el ambiente marineramente de San Carlos de Ancud, puerto al que por variada necesidad llegaron una y otra vez las naves foráneas; y que tal noción, por elemental que hubiera sido, pudo conformar todo lo que en Chiloé se sabía acerca del territorio chileno austral al sur del golfo de Penas, en especial sobre el, para tantos, casi legendario estrecho de Magallanes.

Si ese conocimiento pasó más al norte, vale decir a Talcahuano o Valparaíso, a sus respectivos ambientes marineramente, debe entenderse que es también posible que del mismo modo llegara por boca de algunos capitanes y pilotos británicos o estadounidenses hasta El Callo, puerto de obligada recalada en la navegación entre las costas occidentales del sur y del norte de América. Asociamos esta conjetura al hecho conocido de haber recibido, por esos años, Bernardo O'Higgins en su hacienda de Montalván la visita de algunos oficiales navales, con los que, es seguro, el ilustre patriota hubo de conversar sobre temas de interés común, entre los cuales estaba el de la navegación comercial por las costas de Chile.

En efecto, debe aceptarse que el proyecto que por esa misma época había elaborado el prócer para la navegación a vapor por el estrecho de Magallanes, estuvo fundado en la noción del tráfico que por entonces se hacía por ese canal interoceánico y, por tanto, en la consiguiente utilidad y conveniencia de establecer un servicio de remolcadores para las naves veleras que intentaran su navegación con, además, algunas bases o establecimientos en tierra firme para satisfacer eventuales requerimientos de apoyo y servicios de diferente índole. Todo ello, va de suyo, para conseguir endilgar por el estrecho de Magallanes el tráfico interoceánico que desde hacía más de dos siglos venía realizándose por el paso del cabo de Hornos. Nos afirma esta conjetura la relectura cuidadosa que hemos hecho de los papeles de O'Higgins, de cuyo contenido fluye claramente la convicción de haber tenido él mismo un acabado conocimiento sobre la materia de que se trata. Dicho sea de paso, estos papeles obran en mi poder, en copia que gentilmente me obsequiara hace ya años el historiador Sergio Fernández Larraín, que fuera presidente de la Academia Chilena de la Historia.

En otra conjetura, pensamos que semejante noción, si no más completa todavía, pudo tenerla el gobierno del Reino de Francia hacia 1840, época en la que, como se sabe, el mismo recibía propuestas para establecer una colonia de esa nación en el estrecho de Magallanes, como un punto estratégico de recalada y apoyo para la expansión ultramarina gala por los mares e islas de la Oceanía. Y en este aspecto, recordamos los diferentes antecedentes dados a conocer hace muchos años por el historiador Benjamín Valdés Alfonso y, en época más reciente, por el investigador y diplomático Jorge Berguño Barnes, que informan sobre el

notable conocimiento que tuvo a la mano el gobierno del rey Luis Felipe para llevar adelante el proyecto de ocupación, que, felizmente, perdió toda posibilidad de realización una vez que Chile se adelantó a establecerse en Magallanes, por decisión del gobierno del presidente Manuel Bulnes, basada en la visionaria inspiración y en la tenaz insistencia del Libertador O'Higgins.

Por fin, cabe concluir que con las informaciones que se han dado a conocer en el seno de esta Academia por el historiador Armando Cartes Montory y las que en esta ocasión hemos agregado, puede tenerse una mejor perspectiva acerca de la industria ballenera en la costa pacífica chilena durante el siglo XIX, cuya historia desde hace poco ha comenzado a interesar a los investigadores, que como es sabido, han centrado su preocupación en la fase inicial de la misma, desarrollada en el área tradicional de las aguas de la isla Mocha y golfo de Arauco, pero que en la realidad abarcó zonas más extensas y tanto, si no más, ricas en cetáceos que aquéllas, en los mares de Chiloé y la Patagonia.