

La velocidad en los mundos lentos

Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur

editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

Dos naufragios en la costa lafkenche (entre los ríos Lebu y Toltén, Chile) en la primera mitad del siglo XIX

Daniel Quiroz

Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Chile

Abstract During the first half of the 19th century, about 150 shipwrecks were recorded on the coasts of Chile, among which those that occurred to two French whalers, the *La Rose* in 1833 and *La Confiance* in 1834 on the coasts of Arauco, dominated at that time by Mapuche groups. We analyze contacts between the shipwrecked and the local inhabitants of the Araucanian coast as they were represented in the press, the negotiations carried out to protect the crews by consular authorities in parliaments with the indigenous peoples, and the emergence of a national discourse on the need to occupy and incorporate those territories.

Keywords Shipwrecks. Whalers. Lafkenche society. Chile. Travel Accounts.

Índice 1 Los naufragios. – 2 El Lavkenmapu. – 3 El bergantín *La Rose*. – 4 La fragata *La Confiance*. – 5 El parlamento de Arauco de 1835. – 6 Palabras finales (a propósito del naufragio del *Joven Daniel*, 1849).

1 Los naufragios

Los naufragios fueron considerados por la sociedad europea como ‘un tema de interés’ a partir del siglo XV y las narraciones construidas sobre estos eventos fueron publicadas como panfletos o libros y luego recogidas en recopilaciones desde tiempos tempranos, muy en sintonía con la expansión de la Europa meridional entre los siglos XV y XVII. Un notable ejemplo de estas recopilaciones es la *Historia trágico-marítima* del historiador portugués Bernardo Gomes de Brito, publicada originalmente en dos volúmenes en 1735 y 1736, que reunía los relatos de doce naufragios ocurridos entre los siglos XVI y XVII (Madeira 2018). Tomados en su conjunto, las relaciones de naufragios «socavan la narrativa historiográfica maestra del imperialismo» (Blackmore 2002, 21) en sus dimensiones políticas, económicas y culturales, al trastocar «el imperativo del orden y los paradigmas unificadores de la textualidad del ‘descubrimiento’ y la ‘conquista’» (Blackmore 2002, 21). Las narrativas de naufragios «son historias de fracasos vividos, evidencias de rupturas de lo que podría llamarse el orden del imperio, tanto como praxis y como flujo de textos hegemónicos y autoritativos» (Madeira 2018, 43-4).

Los relatos de naufragios, de alguna manera, iluminan ‘la construcción de la identidad europea’ contrastando ‘su cristianismo’ con las diversas manifestaciones de «otros pueblos y culturas con los que se encuentran [...] en África, Asia o América, tras un naufragio, al quedar los supervivientes marginados en costas alejadas» (Madeira 2018, 96-7). Son narrativas muy complejas, híbridas, que «mezclan historia, ficción y etnografía, en un momento en que estos discursos aún no habían sido codificados como tales» (Madeira 2018, 98). Los relatos se construyen con «una amalgama de discursos históricos, etnográficos, ideológicos y ficcionales» (Madeira 2018, 108) que transmiten no sólo «orientaciones pragmáticas sobre cómo actuar en situaciones calamitosas» (Madeira 2018, 108) sino también un conjunto de «datos empíricos, puntos de vista y opiniones sobre las costumbres de otras personas» (Madeira 2018, 108). En el siglo XVIII e inicios del XIX, el foco de atención de las relaciones de naufragios estaba puesto en los informes de testigos presenciales que registraban «los momentos de crisis en que las convenciones sociales son probadas en aislamiento de las condiciones que normalmente las soportan» (Lincoln 1997, 155). Los periódicos eran, además, una importante fuente de información sobre los desastres marítimos, y la importante cobertura que les daban indicaba «la gran fascinación del público por los desastres» (Staniforth 1992, 47).

Durante la primera mitad del siglo XIX se registran cerca de 150 naufragios en las costas de Chile (Vidal Gormaz 1901; Bascuñán, Eichholz, Hartwig 2011). Podemos distinguir cuatro eventos ocurridos en un período de diez años en la costa entre los ríos Lebu

y Toltén: los de la fragata británica *Saracen*, el 20 de marzo de 1828; del bergantín ballenero francés *La Rose*, el 19 de junio de 1833; de la fragata ballenera francesa *La Confiance*, el 7 de marzo de 1834, o de la fragata británica *Challenger*, el 18 de mayo de 1835 (Vidal Gormaz 1901; Chapanoff 2009), aunque el más conocido tal vez sea el ocurrido al bergantín chileno *Joven Daniel* el 1 de agosto de 1849¹

La pesca de ballenas se había retomado en Francia en 1817, luego de años de abandono. Entre los lugares de pesca más interesantes para los balleneros franceses en el Pacífico estaba la costa de Chile, donde se cazaba principalmente la ballena franca austral y el cachalote (Lacroix 1968). Gabriel Lafond de Lurcy ofrece una detallada descripción de sus incursiones:

Hacia 1827 nuestros pescadores comenzaron a visitar las costas de Chile. Encontraron en los puertos de Talcahuano, Valdivia y San Carlos de Ancud espléndidos lugares de estadía donde podían aprovisionarse a bajo costo de víveres y agua para sus tripulaciones. (Lafond de Lurcy 1844, 324-5)

Las condiciones de los puertos chilenos permitieron, según Lafond de Lurcy, que «nuestros armadores balleneros explotaran estos parajes en gran escala desde 1827 hasta 1839» (Lafond de Lurcy 1844, 325).

Es necesario agregar que *La Rose* y *La Confiance* no fueron los únicos balleneros franceses en naufragar por esos años en las costas de Chile. La fragata *Despreaux*, de 333 toneladas, al mando del capitán Lemieux, se pierde «el 26 de mayo [de 1833] sobre la isla Quenac, cerca de Chiloé». El capitán salva «cerca de seiscientos barriles y conserva, al parecer, la esperanza de levantar su navío», pero la tripulación «se rebeló tan pronto como llegó a tierra y despilfarró con los habitantes del país los pocos víveres rescatados». ² Un aviso de prensa indica que el 21 de octubre de 1833 se venderán en Valparaíso los artículos salvados del naufragio de la fragata ballenera *Despreaux*, entre los que se cuentan «anclas, cadenas, planchas de cobre, barriles de mantequilla, id de carne salada, aceite de ballena, [...] arpones, toda la jarcia pendiente, todo el servicio de cocina y algunos víveres». ³ En este caso, al parecer, hubo completo acuerdo entre los náufagos y ‘los habitantes del país’ para ‘despilfarrar’ lo que pudo ser salvado.

Nos interesa revisar los vínculos establecidos por los náufagos de buques balleneros franceses con los grupos lafkenches que vivían

¹ Para más detalles sobre el naufragio del *Joven Daniel*, ver el artículo de André Menard, en este volumen. [N. de los E.]

² *Journal des débats politiques et littéraires*, París, 9 de noviembre de 1833.

³ *El Mercurio*, Valparaíso, 19 de octubre de 1833.

entre los ríos Bío-Bío y Toltén. Los naufragios ocurren en un territorio no dominado por 'las huestes republicanas' y las reacciones de los lafkenches responden, sin duda, a esa relación política existente en esa época, de autonomía, independencia y no subordinación.

2 El Lavkenmapu

Debemos recordar que durante el período colonial, desde 1612 en adelante, el río Bío-Bío se inscribe como un límite que separaba dos entidades políticas y sus dependencias, la hispana al norte y la mapuche al sur; dicho límite se transformará en una real frontera principalmente durante el siglo XVIII (Téllez 2020). Los territorios al sur del Bío-Bío, 'el espacio araucano', son, a comienzos del siglo XIX, «una región incontrolable, al servir como refugio no sólo a las tropas realistas sino también a bandoleros y montoneras durante la llamada Guerra a Muerte, lo que comprometía las bases mismas de la naciente república» (Albizú 2009, 110). Esta guerra «librada por 'realistas' y 'separatistas' en los bosques laberínticos de la frontera, sembró de fisuras políticas el 'país araucano', como solían llamar al territorio mapuche independiente los escribas de entonces» (Téllez 1998, 54). El parlamento de Taphue en 1825 otorga una legitimidad republicana al río Bío-Bío como límite entre dos entidades políticas distintas, y reconoce que el territorio al sur de dicho río es un espacio controlado por los caciques mapuches (Téllez et al. 2011; Crow, Ossa 2018).

El *Cronicón sacro-imperial de Chile*, escrito en 1805 por el padre Francisco Xavier Ramírez, indica que 'el territorio de los indios gentiles fronterizos', cuyo límite es el Bío-Bío, «se extiende norte-sur hasta el río de Toltén, como setenta leguas paralelas a Bío-Bío», espacio que comprende lo «que llaman los cuatro Butalmapus» (Ramírez [1805] 1994, 63). El territorio de la costa, o marítimo, «que eso significa Labquen mapu, el principal y más famoso de los cuatro Butalmapus entre los araucanos», está constituido «de ocho aillarehues, partidos o dependencias, que son Arauco, Tucapel, Lleu-Lleu o Ranquihue, Tirúa, Cauten o Imperial de esta banda, Collico, Boroa y Nagtoltén o Toltén el Bajo» (Ramírez [1805] 1994, 63). Este *butalmapu* se subdivide

en más de cien parcialidades, o reducciones, que llaman rehues, con ciento y ocho bastones parlamentarios, y cuarenta mil almas, trece mil hombres y veintisiete mil mujeres, entre chicos y grandes, párvulos y adultos de todos sexos, y edades, que es lo más que puede haber de indios en toda la costa. (Ramírez [1805] 1994, 67-8)

Melchor Martínez, en un texto escrito en 1806, señala que todo el territorio que corre entre el río Bío-Bío y el archipiélago de Chiloé

está habitado y poseído de los indios naturales del país, que han sabido y podido conservar hasta el presente su antigua y natural libertad, a pesar de los valerosos y rápidos esfuerzos y guerras que, por más de doscientos años casi continuos o con cortos intervalos, han intentado los reyes de España [para] sujetarlos a su corona. (Martínez [1806] 1994, 25)

Todo este espacio, «que se extiende doscientas leguas de norte a sur y cincuenta de levante a poniente», se puede dividir en cinco provincias o departamentos (distinción que reconocen los propios indígenas): las cuatro primeras «se contienen entre el río Bío-Bío y el río Callecalle o de Valdivia»; las que «se deben figurar como unas fajas largas y angostas tiradas de un río al otro, que es de norte a sur». La faja de la costa «se toma desde la plaza o fuerte de San Pedro, orillas de Bío-Bío, hasta el castillo de Niebla en el puerto de Valdivia». La quinta y última provincia está «comprendida desde el río Callecalle hasta la jurisdicción del gobierno de Chiloé, exclusive», de la cordillera al mar (Martínez [1806] 1944, 25-6).

Los lafkenches apoyaron el bando realista en el levantamiento de 1819, comandado por Vicente Benavides, sobre todo «aquellas parcialidades costeñas del golfo de Arauco y de aquellas que por el mediodía alcanzaban hasta las proximidades de Tirúa» (Téllez 1998, 67). Los costinos más australes,

hasta las inmediaciones de Toltén Bajo y bahía de Queule, se mostraron tibios y cautos con relación al levantamiento de 1819 y a casi todos los que siguieron” negociando con “el Estado una coexistencia pacífica gradual”. (Téllez 1998, 67-8)

La prensa local expresa de manera bastante radical los temores existentes. En uno de sus primeros números, *El Faro del Bío-Bío* señala en 1833 que

su perfidia y ferocidad por una parte y las leyes comunes de guerra por otra, han perpetuado hasta ahora una actitud hostil que solo podía terminarse volviendo traición por traición, asesinato por asesinato, robo por robo, sin respetar la fe de los tratados y mostrándose inexorable a los clamores de la humanidad para no horrorizarse de la carnicería [sin embargo, expresa la confianza de que]antes de llegar a tan cruel extremo, el general encargado de esta dificultosísima empresa obtendrá por la prudencia y sagacidad con que hasta ahora se ha manejado lo que parece que no se puede conseguir sino armándose de una espada exterminadora.⁴

⁴ *El Faro del Bío-Bío*, Concepción, 26 de octubre de 1833.

3 El bergantín *La Rose*

El bergantín francés *La Rose*, de 362 toneladas, fue construido en 1828 en los astilleros de Granville para C.A. Gaudin, armador de El Havre. El 22 de noviembre de 1832 zarpa de ese puerto para la pesca de la ballena en los mares del sur, al mando del capitán Louis Le Maréchal (Lacroix 1968). *El Mercurio* de Valparaíso informa que «naufraga el 4 del pasado julio en las inmediaciones del Imperial» y que cuando todos se habían salvado «una tribu de indios bárbaros se apoderó de todos ellos y después de ejecutar algunas violencias los dejó en libertad para venirse en dirección de Concepción».⁵

Se dispone de cuatro relatos que describen, con distinto nivel de detalle, el naufragio del bergantín *La Rose* y las relaciones establecidas por sus tripulantes con los grupos lafkenches que habitaban la zona. El primero, escrito por el capitán del buque náufrago Le Maréchal, fue publicado por *El Mercurio* el 14 de agosto de 1833.⁶ Un segundo escrito, anónimo, «teniendo bajo los ojos el diario de mar del capitán Maréchal», fue publicado por el *Journal de Rouen*, de Francia, a fines de 1833.⁷ Un tercer informe, escrito el 5 de octubre de 1833 por Henri Levech desde el puerto de El Callao, en Perú, fue impreso en 1834 (Levech 1834). Finalmente existe un cuarto relato del naufragio, atribuido a Tatibouet, ‘marinero de tercera clase’ a bordo de *La Rose* (Thiercelin 1866).

El capitán Le Maréchal señala que llegaron en un bote a la playa, logrando salvar «un barrilito que pertenecía a uno de los botes, que contenía velas, yesca, eslabón y piedra» (Le Maréchal, 1833, 3). Levech (1834, 855) indica que «hicimos un fuego con todos los barriles vacíos que habían llegado a tierra; la mayoría de nosotros no tenía más que un calzoncillo y una camisa». En la tarde vieron «un grupo de indios bastante numeroso, el que se nos acercó con demostraciones amistosas». Estos ‘salvajes’ estaban armados «con un largo cuchillo junto a su cintura y un bastón de unos cinco pies de longitud» (Le Maréchal 1833, 3). En la medianoche comenzaron

a molestarnos queriendo desnudar a varios de los náufragos, amenazándonos con sus cuchillos y diciendo que en la mañana siguiente vendrían doscientos de los suyos y que entonces todos seríamos degollados. (Le Maréchal 1833, 3)

5 *El Mercurio*, Valparaíso, 9 de agosto de 1833.

6 *El Mercurio*, Valparaíso, 14 de agosto de 1833. Este texto fue transcrito por Vidal Gormaz (1901, 175-9) y por Bascuñán, Eichholz y Hartwig (2011, 102-4), y puede ser considerado como «el relato oficial» del naufragio.

7 «Naufrage du baleinier *La Rose*, du Havre, sur les côtes du Chili», *Journal de Rouen*, 27 y 28 de diciembre de 1833.

Eran «cuarenta indios que llegaron a quitarnos todo lo que habíamos salvado» (Levech 1834, 855). Estaban vestidos «con un sombrero, un poncho y nada debajo», se reconoce a los jefes o caciques porque «todos tienen verdaderos bastones de tambores mayores [...] y llevan fieramente estas nuevas insignias de autoridad como a un perro sabio que le dieron un fusil de madera» (Thiercelin 1866, 343).

El capitán decide «abandonar el lugar del naufragio y avanzar sobre la costa con dirección a Concepción». No pudieron vadear un río y fueron alcanzados por los nativos y obligados a volver sobre el lugar del naufragio, donde había unos «300 a 400 indios entre hombres, mujeres y niños» (Le Maréchal 1833, 3). Les dieron

unas habas y un poco de harina, pero nos dijeron al mismo tiempo que su intención era la de hacernos trabajar para sacar algunos efectos del buque perdido y que entonces nos pondrían en libertad. (Le Maréchal 1833, 3)

El 21 de junio «nos embarcamos con tres oficiales de pesca, dos arponeros y un marinero en la piragua», logrando encontrar en el buque, «entre otras cosas, un barril de ginebra [...] todo lo salvado fue entregado al cacique» (Levech 1834, 855-6). Los indios «se lo bebieron y se entregaron a la más completa embriaguez, resultando de aquí que indios y caciques peleaban entre sí y nos dirigían sus amenazas» (Le Maréchal 1833, 10). La tripulación, «armada con bastones y costillas de ballenas», se marchó en la noche (Levech 1834, 856). El capitán, «un marinero herido en una pierna» y un oficial que estaba incapacitado fueron retenidos por los indígenas. El jefe, llamado Montero, «despachó algunos indios, los que alcanzaron a la tripulación en la orilla de un río» (Le Maréchal 1833, 4). Eran «más de cien indios a caballo, pero antes de caer en sus manos, todos los que sabían nadar se lanzaron al agua; el cocinero se ahogó después de recibir varios lanzazos» (Levech 1834, 856). Unos veinte hombres «lograron cruzar el río; los indios maltrataron a los que se quedaron y los trajeron al punto del naufragio sobre las ancas de los caballos de aquellos bárbaros» (Le Maréchal 1833, 4). El 24 de junio, el grupo que había cruzado el río llegó a «un pueblo de indios, donde nos dieron habas secas». Le promete al cacique «una recompensa si envía un aviso a los imperiales para decirles que los chilenos sabían de nuestro naufragio y que no le hicieran daño al capitán ni a los que estaban con él» (Levech 1834, 857). Por la tarde, «a fuerza de promesas, tuvimos un guía», que los llevó a Arauco, donde llegaron el 30 de junio de 1833. El carpintero, «que tenía los pies y piernas muy inflamados, no pudo seguirnos y nos dejó» (Levech 1834, 858). El 24 de junio, además, «los jefes de las tribus tuvieron consejo para resolver lo que harían con nosotros», determinando dejarnos «partir acompañados por dos guías y dormimos a cuatro leguas de distancia

del punto del naufragio en la choza de un cacique, donde dejamos al oficial enfermo» (Levech 1834, 858).

El 30 de junio se reúnen los náufragos en el fuerte de Arauco, «después de haber experimentado sufrimientos inexplicables por la desnudez en una temperatura tan fría» (Le Maréchal 1833, 4). Gracias a la ayuda del vicecónsul de Gran Bretaña en Concepción, mister H.W. Rouse, pudieron trasladarse a Concepción, donde llegaron el 9 de julio de 1833 (Le Maréchal 1833, 4; cf. Levech 1834).

4 La fragata *La Confiance*

La fragata francesa *La Confiance*, de 539 toneladas, fue construida en 1832 en Dieppe para Morin et Blondel, de dicho puerto. Zarpa el 15 de agosto de 1833 al mando del capitán T. Colin Olivier; dobla el cabo de Hornos el 18 de enero de 1834 y se instala a cazar ballenas en los alrededores de isla Mocha (Bouteiller 1878; Lacroix 1968). Debido al mal tiempo, naufraga en los 39° 2' S, «sobre la playa del Imperial [...] a una veintena de leguas al norte de Valdivia».⁸

Los diarios chilenos recogen la noticia del naufragio de *La Confiance*, ocurrido el 6 de marzo de 1834, y describen las relaciones que mantuvieron los náufragos con los nativos de la zona. En uno de ellos se escribe lo siguiente:

Se han presentado en la plaza de Valdivia treinta y cinco hombres pertenecientes a la fragata ballenera francesa *La Confiance*, que había naufragado en las costas de la Imperial [...] la fragata fue arrojada a la costa por un recio temporal el día 6 y varó en ella el 7 a las cinco de la mañana, rota y llena de agua.⁹

Una vez en tierra,

procuraron poner en salvamento los efectos que arrojaba el mar, y lo hicieron amontonándolos en la playa, pero en todo esto comenzaron a llegar los indios salvajes de las inmediaciones, que los saquearon completamente quitándoles hasta la ropa y amenazándoles con la muerte a la menor señal de resistencia.¹⁰

El saqueo continuó al día siguiente y «la tripulación resolvió abandonar aquel punto para transportarse a Valdivia», sin embargo, «los indios los detuvieron hasta la llegada del cacique, teniéndoles por

⁸ *Le Courrier Français*, París, 21 de agosto de 1834.

⁹ *El Araucano*, Santiago de Chile, 2 de mayo de 1834.

¹⁰ *El Araucano*, Santiago de Chile, 2 de mayo de 1834.

espacio de 24 horas sin alimento alguno, despojados de casi todo». Finalmente, «hicieron viaje hasta Cruces, hostigados continuamente por los indios», pero desde Valdivia «se mandó en su busca una embarcación armada que los condujo a la plaza».¹¹

Se cuenta, además, con un texto más extenso, escrito por Alexander Bouteillier, publicado tiempo después de ocurrido el suceso.¹² Hacia las tres p. m. toda la tripulación había desembarcado, siendo el capitán el último en hacerlo, y se dedicaron a recoger todos los objetos que pudieran servirles. Sin embargo, «los araucanos regresaron en gran número y quitaron a la fuerza todo lo rescatado por la tripulación», pero, al acercarse la noche, «se retiraron a sus casas, dejando solos a los náufragos» (Bouteillier 1878, 255). Después de que los nativos se fueron,

una vela encalló en la orilla y nuestros marineros la usaron para formar una tienda bajo la cual pasaron la noche y el capitán puso cuatro hombres armados a vigilar la tienda, ante el temor a ser atacados. (Bouteillier 1878, 255)

Desde el 9 de marzo, al amanecer, «continuaron los franceses, hasta el mediodía, salvando los restos del navío, pero viendo que mientras recogían los restos los araucanos se los quitaban, cesaron en este inútil trabajo» (Bouteillier 1878, 255). Cerca del mediodía,

el cacique ordenó al capitán que lo abandonara todo y lo siguiera; toda resistencia fue inútil, y el capitán tuvo que obedecer; partió acompañado de su tripulación, y llegó a casa del cacique, que vivía en una pequeña casa a la entrada del pueblo, como a las ocho de la noche. (Bouteillier 1878, 255-6)

Cuando los náufragos trataban de partir para Valdivia «exigió el cacique, como precio de su hospitalidad, doce piastras y parte de los efectos del capitán y de los hombres de la tripulación». Luego de darle al cacique «todo lo que quería, partieron los franceses con un guía para Valdivia, a treinta leguas del pueblo donde estaban» (Bouteillier 1878, 256).

Luego de caminar durante todo el día por una región que les pareció muy fértil, «llegaron a un pueblo donde pasaron la noche», pero «tuvieron que dormir en el suelo, bajo las estrellas», aunque «hicieron un gran fuego alrededor del que todos se acostaron» (Bouteillier 1878, 256-7). En la noche,

¹¹ *El Araucano*, Santiago de Chile, 2 de mayo de 1834.

¹² La primera versión del texto aparece publicada en el periódico *Journal des Baigneurs*, Dieppe, 4 y 25 de febrero de 1869.

varios habitantes del pueblo avanzaron cerca del grupo, arrastrándose sobre sus rodillas y manos, para intentar robar a los durmientes; los más cercanos al grupo empezaron a tirar de los zapatos de los marineros dormidos mientras otros les quitaban los sombreros. (Bouteillier 1878, 257)

Los marineros «se despertaron sobresaltados y se abalanzaron espada en mano sobre los confiados indios que huían» (Bouteillier 1878, 257). Continuaron su camino hasta llegar a un gran río, pero «donde ellos estaban, no había puente ni bote; la corriente era muy rápida y era peligroso tratar de nadar hasta la orilla; además, no todos sabían nadar». Bajo estas circunstancias, el capitán Olivier «habló con el guía y le preguntó cómo iban a poder cruzar el río». El guía sonrió «y le pidió dinero al capitán para su salario», pero no tenían, así que, a insinuación del capitán, Cotin, uno de los marineros le dio de puñetazos al guía, que «montó rápidamente a caballo y huyó hacia la ladera de la montaña, lanzando gritos espantosos». Mientras los franceses deliberaban sobre como cruzar el río, «una tropa de más de doscientos individuos, encabezados por el guía a quien [se le] había premiado con varios puñetazos, avanzaba rápidamente por la orilla del río» (Bouteillier 1878, 258).

Los nativos estaban armados y los franceses pensaron que estaban perdidos, pero gracias a Sébille, el segundo capitán,

que logró entenderse con el cacique, la seguridad de la tripulación quedó confirmada; el cacique llevó a los desdichados naufragos a su casa, y después de recibirlos de manera fraternal, les dio provisiones y guías seguros que los condujeron sin más incidentes a Valdivia. (Bouteillier 1878, 258-9)

5 El parlamento de Arauco de 1835

Los parlamentos se constituyeron durante el siglo XVII como la institución reconocida por las autoridades coloniales e indígenas como «el pilar de la relación hispano-mapuche durante la colonia» (Payàs, Zavala, Curivil 2014, 358). El evento «nombrado en las dos lenguas: en castellano fue parlamento y en mapudungun *coyag*, como traducción una palabra de la otra» (Payàs, Zavala y Curivil 2014, 360). La institución continuó durante todo el siglo XVIII y se mantuvo durante gran parte del siglo XIX, luego de la independencia, aunque con sustanciales modificaciones; pierde su carácter ritual y se reproduce ‘una visión empobrecida’ del parlamento, no reconocido por el mundo mapuche como *coyag* sino más bien como *trawn*, «más neutral y menos simbólico», resaltando «la pérdida del aspecto ritual y formalizado de la relación de los mapuches con sus otros,

en concordancia con las nuevas circunstancias de negación de reconocimiento político» (Payàs, Zavala, Curivil 2014, 373).

El parlamento convocado por el intendente de Concepción José Antonio Alemparte y realizado en el fuerte de Arauco en marzo de 1837 contó con la activa e interesada participación de los vicecónsules en Concepción de Inglaterra, Henry W. Rouse, y de Francia, Auguste Bardel. Se dispone de dos informes bastante detallados sobre el evento, uno de Rouse y otro de Bardel.¹³ Rouse ya había participado en ‘un pequeño parlamento’ el 3 de junio de 1835 en Morhuilla, con los naufragos del buque de guerra británico *HMS Challenger*. Rouse considera que

una asamblea de jefes araucanos y sus seguidores de la costa entre los ríos Bío-Bío e Imperial sería una excelente oportunidad para ejecutar mis anteriores instrucciones respecto a estos bárbaros en lo concerniente a los premios que recibirían de mí a cambio de un buen trato a los muchos marineros británicos que pudiesen naufragar en sus territorios. (Rouse 1837 en Villalobos 1994, 215)

Lo mismo opinaba Auguste Bardel, para quien la ocasión era de la más alta importancia, ya que tenía «intenciones de establecer relaciones con los indios de la costa [pues] deseábamos ser útiles a nuestros desafortunados compatriotas que naufragaban en estos parajes», agregando que «las tripulaciones de los buques franceses *La Rose* y *La Confiance* [...] habían sido despojados o maltratados por ellos» y tenía la misión «de evitar a otros una suerte parecida» (Bardel 1842, 244).

El parlamento comienza con la ceremonia del saludo:

Los caciques se ordenaron a la derecha y a la izquierda del cacique principal, y frente al intendente y su grupo, respaldados a media yarda por una multitud de sus seguidores (mocetones); luego cada cacique, sucesivamente, dirigiéndose a la persona a ser saludada, camina hacia adelante, se saca el sombrero o toca su frente, con la exclamación *mari-mari*. (Rouse 1837 en Villalobos 1994, 215)

El cacique Antinao¹⁴ «abrió la conferencia, presentando a los diferentes caciques, quienes nos honraron en su debido orden». El intendente les agradeció a todos «por las molestias que se habían tomado», indicando que estaba «muy deseoso de que cada tribu viviera en su territorio sin ser molestada» (Rouse 1837, en Villalobos 1994,

¹³ Respectivamente, Villalobos (1994, 214-20), Bardel (1842).

¹⁴ Según el texto de Bardel (1842, 255), habría sido el cacique Currimilla, en su calidad de «jefe de la embajada», quien habría iniciado los discursos.

217). Bardel (1842, 256) agrega que «los indios son terriblemente amigos de la etiqueta [...] son intrépidos oradores, hablan mucho tiempo y rápido».

El tercer día el intendente «se dedicó [...] a repartir sus regalos» (Rouse 1837 en Villalobos 1994, 217): «Chaquetas militares de tela azul, con solapas y cuellos rojos, pañuelos de algodón, tabaco, añil, collares de cuentas y otras bagatelas» (Bardel 1842, 260). Luego los cónsules pudieron reunirlos «junto a nuestra puerta e hicimos nuestras propuestas de paz», esperando que

como amigos nuestros, en el futuro darían toda la ayuda posible a los marineros que pudieran naufragar en sus costas, proveyéndoles especialmente con provisiones, caballos y guías hasta Concepción, en la plena confianza que, apenas presentados como visitas a S. E. el intendente, los cónsules extranjeros los premiarían con mucho añil, tabaco y otros artículos de su gusto. (Rouse 1837 en Villalobos 1994, 217-8)

Se les dijo que, «además de los chilenos, existían otras naciones que vivían al otro lado del mar, llamados ingleses y franceses, que eran amigos de los chilenos y deseaban ser sus amigos», subrayando que

a menudo nuestros buques venían a sus costas y que algunos habían naufragado, que sabíamos que, lejos de ayudar a nuestros compatriotas, los habían maltratado y saqueado; que si cosa parecida ocurría de nuevo, nos veríamos obligados a enviar grandes buques, armados de poderosos cañones y millares de soldados para castigar a los que faltaban así a las leyes de hospitalidad; que, al contrario, si nuestros compatriotas eran bien recibidos, si les daban víveres y caballos para conducirlos a la frontera, los recompensaríamos como ya lo había hecho Mr. Rouse con los náufragos de *La Rose* y el *Challenger*. (Bardel 1842, 261-2)

Uno de los caciques, encomendado por los otros, tomó la palabra y entregó los nombres de los caciques de los lugares donde habían naufragado *La Rose* y *La Confiance*, «reprochándoles su conducta, pero estos se disculparon diciendo que habían sido mocetones los que habían cometido estos desórdenes, que ellos, lejos de haberles hecho mal a los náufragos, les habían dado caballos» (Bardel 1842, 262). El cacique terminó señalando que «él y los otros caciques iban a trabajar para que nuestros buques fueran bien recibidos en toda la costa» (Bardel 1842, 262). Les dieron lo que habían llevado:

Conos de añil (tiene esta tintura un gran precio para ellos), pañuelos rojos de algodón, espejos de cartón, campanas, medallas, cintas, collares, cuentas, arpas de boca, tabaco, etc., que tuvieron

que ser distribuidos equitativamente, porque no se puede confiar mucho en su probidad". La ceremonia finaliza "con una lluvia de abrazos que nos pidieron permiso para darnos. (Bardel 1842, 263)

6 Palabras finales (a propósito del naufragio del *Joven Daniel*, 1849)

En cada uno de los naufragios relatados los supervivientes testigos pudieron construir narraciones sobre sus encuentros con los indígenas, cuyas vinculaciones, supuestas y reales, se confunden en el relato que se construye en la sociedad chilena sobre del naufragio del bergantín *Joven Daniel*. Este buque, de 180 toneladas, construido en 1831 en King's Lynn, Norfolk, Inglaterra,¹⁵ fue adquirido en 1838 por la Marina de Chile para usarlo como transporte en la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana (Bulnes 1878). Después de la guerra fue comprado por Ramón A. Díaz, comerciante de Valparaíso, para ser utilizado en labores de cabotaje. El 23 de julio de 1849 zarpa de Valparaíso al mando del capitán Rivas, rumbo a Valdivia, llevando mercaderías surtidas y pasajeros.¹⁶ Debido a un fuerte temporal «embarrancó en la costa de Arauco por frente a las alturas de Puancho, en la noche del 31 de julio de 1849» (Vidal Gormaz 1901, 220-1).

La historia de su naufragio es sintomática y un ejemplo pertinente sobre la formación de relatos que poco tienen que ver con los mismos hechos. Jorge Muñoz (2010, 134) ha realizado «una reconstrucción continua de la manera cómo, desde mediados del siglo XIX hasta la actualidad, se erigió el relato histórico de este suceso». La revisión de diversas fuentes le permite «apreciar los juicios vertidos, las tergiversaciones y, finalmente, realizar una evaluación de cómo se ha construido la memoria mapuche desde la historiografía, y los tintes políticos que aquella ha adquirido». Muñoz (2010, 136) señala que, durante los primeros días de septiembre, «se comenzaron a tener las primeras informaciones de los sucesos, junto a los primeros testigos». Desde ese momento, la prensa informa detalladamente (de manera audaz debido al escaso conocimiento de 'los hechos') sobre la desgracia y sus terribles consecuencias.

El Correo del Sur de Concepción resume las noticias que circulaban sobre el suceso: «El correo que llegó de Valdivia a fines de agosto nos trajo la primera noticia del naufragio de un buque en la costa de

15 Se dice que el nombre anterior de la nave era *Sovereign*, pero no hemos podido confirmarlo (Ministerio de Marina 1849).

16 *El Mercurio*, Valparaíso, 24 de julio de 1849.

la Imperial; pero esta noticia era vaga y llena de contradicciones». ¹⁷ Se señala

que un bote había llegado a la playa con varios cadáveres, entre ellos dos mujeres y un niño y que los indios de aquellos lugares andaban vestidos de paño fino, terciopelo, zapatos, etc.; pero que ninguna señal había de que buque alguno hubiese naufragado allí. ¹⁸

Nuevas informaciones dibujaban luego un escenario ‘doblemente espantoso’, pues

se asegura existe aún el casco del buque a 50 varas de tierra en un lugar llamado Puaicho, donde por la proximidad y lo accesible de aquella playa es imposible que persona alguna haya perecido: de consiguiente deben haber salvado todos, [...] pero] los bárbaros atraídos por la codicia se reunieron pronto en derredor de ellos, y para apoderarse del rico botín, los asesinaron a todos, sin excepción de las infortunadas señoras que también venían en el pasaje. El número de personas que han perecido a manos de los indios no baja de treinta y tantas y que el cargamento del cual se han apoderado los indios totalmente no baja de un valor de 80 a 100.000 pesos. ¹⁹

El periódico termina señalando que este suceso «debe llamar la atención del gobierno de un modo serio, si no quiere que la parte civilizada de la República sea devorada por la parte bárbara, que tan libre y holgadamente se enseñoorea en frente de nosotros ostentando sus lanzas y costumbres feroces». ²⁰ Como complemento se adjuntan algunos fragmentos de tres dramáticas cartas escritas por residentes de Valdivia sobre las consecuencias del naufragio.

El gobierno ordena investigar lo acontecido, incluyendo parlamentos con grupos mapuches cercanos al lugar del naufragio e interrogatorios de los presuntos culpables y testigos, recayendo la decisión final del proceso en el juez de Valdivia Ramón Guerrero. El juez, luego de realizar «un careo general, entre testigos e inculcados» y encontrar una serie de incongruencias en las declaraciones, «sin testigos oculares, sin pruebas fehacientes», dicta «sentencia a favor de los reos» pues considera que no existen «pruebas contundentes de su participación en las muertes». Respecto del hurto de las especies, determina que no las entregaron a la brevedad porque ignoran las

¹⁷ *El Correo del Sur*, Concepción, 29 de septiembre de 1849.

¹⁸ *El Correo del Sur*, Concepción, 29 de septiembre de 1849.

¹⁹ *El Correo del Sur*, Concepción, 29 de septiembre de 1849.

²⁰ *El Correo del Sur*, Concepción, 29 de septiembre de 1849.

leyes y tampoco tienen cómo saberlas (Muñoz 2010, 141). Benjamín Vicuña Mackenna escribe en 1884 lo que sería «el primer recuento histórico de los hechos», concluyendo, en forma tajante, «que todo fue una farsa producto de la imaginación» de los presuntos testigos (Muñoz 2010, 142).

En el caso del naufragio del *Joven Daniel* no tenemos testimonios de supervivientes, como en el de los balleneros franceses, porque no los hubo. Sin testigos, era más sencillo construir una tragedia donde los lafkenches fueran primero demonizados para luego perseguirlos e intentar doblegarlos. Las relaciones entre náufragos y mapuches en estos dos casos y en los otros que aquí no hemos considerado (las fragatas británicas *Saracen* y *Challenger*) fueron siempre complejas, con momentos de conflictividad y otros de solidaridad, como lo demuestran los testimonios de los propios náufragos en el caso de los balleneros franceses. En cambio, el discurso elaborado sobre 'la tragedia' de los presuntos náufragos del bergantín *Joven Daniel* fue solo un argumento más para justificar la ocupación de los territorios al sur del río Bío-Bío bajo dominio mapuche, con una promesa civilizatoria para la barbarie indígena. Nada más, ni nada menos.

Bibliografía

- Albizú Labbé, F. (2009). «Indígenas de Chile: entre el río, la ficción y la nación». *Babel*, 19, 93-120.
- Bardel, A. (1842). «Note 8». Dumont d'Urville, M.J. (éd.), *Voyage au pôle Sud et dans l'Océanie sur les corvettes l'Astrolabe et la Zélée. Histoire du voyage*. Tomo 3. París: Gide, 244-78.
- Bascuñán, C.; Eichholz, M.; Hartwig, F. (2011). *Naufragios en el océano Pacífico Sur*. Santiago: Taurus.
- Blackmore, J. (2002). *Manifest Perdition: Shipwreck Narrative and the Disruption of Empire*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Bouteiller, A. (1878). «Naufrage du baleinier dieppois *La Confiance*». *Histoire de la ville de Dieppe depuis son origine jusqu'à nos jours*. Dieppe: Émile Delevoye, 249-60.
- Bulnes, G. (1878). *Historia de la campaña del Perú en 1838*. Santiago de Chile: Los Tiempos.
- Chapanoff, M. (2009). «Naufragios y comunidades lafkenches en la costa araucana, siglos XIX y XX». *Informes Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2009*. Santiago de Chile: DIBAM, 65-87.
- Crow, J.; Ossa, J.L. (2018). «¿"Indios seducidos"? Participación político-militar de los mapuches durante la Restauración de Fernando VII. Chile, 1814-1825». *Revista Universitaria de Historia Militar*, 7(15), 39-58.
- Lacroix, L. (1968). *Les derniers baleiniers français*. París: Éditions Maritimes et d'Outre-Mer.
- Lafond de Lurcy, G. (1844). *Voyages autour du monde et naufrages célèbres*. Tomo 3. París: Administration de Librairie.

- Le Maréchal, L. (1833). «Naufragio del buque ballenero francés *La Rosa*, en la costa de Arauco», *El Mercurio*, Valparaíso, 14 de agosto, 3-4, 10.
- Levech, H. (1834). «Relation du naufrage du brick *La Rose*, du Havre, capitaine Maréchal, armé par MM. Gaudin et compagnie, en destination pour la pêche de la baleine dans les mers du Sud». *Annales maritimes et coloniales*, 19(2), 852-8.
- Lincoln, N. (1997). «Shipwrecks Narratives of the Eighteenth and Early Nineteenth Century: Indicators of Culture and Identity». *British Journal for Eighteenth Century Studies*, 20(2), 155-72.
- Madeira, A. (2018). «Shipwreck Narratives, Between History and Literature: Reflections on *Historia Trágico-marítima* (Tragic-Maritime History)». *Límite*, 12(2), 95-111.
- Martínez, M. [1806] (1944). «La Iglesia y las creencias y costumbres de los araucanos en Chile». *Relaciones de la Sociedad Argentina de Antropología*, 4, 25-55.
- Ministerio de Marina (1849). *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presentada al Congreso Nacional de 1849*. Santiago de Chile: Imprenta de Julio Belín y Compañía.
- Muñoz, J. (2010). «El naufragio del bergantín *Joven Daniel*, 1849: el indígena en el imaginario histórico de Chile». *Tiempo Histórico*, 1, 133-48.
- Payàs, G.; Zavala, J.M.; Curivil, R. (2014). «La palabra 'parlamento' y su equivalente en mapudungun en los ámbitos colonial y republicano: un estudio sobre fuentes chilenas bilingües y de traducción». *Historia*, 47(2), 355-73.
- Ramírez, F.X. [1805] (1994). *Cronicón sacro-imperial de Chile*. Santiago de Chile: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Staniforth, M. (1992). «Shipwrecks: Images and Perceptions of Nineteenth Century Maritime Disasters». *Sydney Studies in Society and Culture*, 7, 45-64.
- Téllez, E. (1998). «Espacios geoétnicos y confederaciones territoriales de la Araucanía en tiempos de la Guerra a Muerte». *Revista de Historia Indígena*, 3, 53-76.
- Téllez, E.; Silva, O.; González, C. (2020). «La fundación de la frontera hispano-mapuche en el Bío-Bío de orden del rey». *Cuadernos de Historia*, 52, 265-74.
- Téllez, E.; Silva, O.; Carrier, A.; Rojas, V. (2011). «El Tratado de Tapihue entre ciertos linajes mapuches y el gobierno de Chile (1825)». *Cuadernos de Historia*, 25, 169-90.
- Thiercelin, L. (1866). *Journal d'un baleinier: voyages en Océanie*. París: Hachette et Cie.
- Vidal Gormaz, F. (1901). *Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas desde su descubrimiento hasta nuestros días*. Santiago: Elzeviriana.
- Villalobos, S. (1994). «Contacto de británicos y araucanos en las décadas de 1820 y 1830». *Mapocho*, 36, 191-221.