



**Talcahuano**  
**y**  
**los últimos**  
**BALLENEROS**  
**a vela**

Curioso destino el de Talcahuano en la trayectoria de la industria ballenera en Chile: fue en un ayer todavía cercano el último reducto de los veleros balleneros y es hoy el postrer centro de actividades de buques cazadores de la matrícula nacional, con los vapores de la firma Macaya que tienen su base de operaciones a corta distancia del puerto militar.

Las aguas del Golfo de Arauco y de la Bahía de Concepción fueron, desde antiguo, feraz coto de caza de los perseguidores del Leviatán. Las fragatas inglesas y francesas y, más aún, las norteamericanas de New Bedford y la isla de Nantucket recorrían estas aguas en profusión desde fines del siglo XVIII. Las islas Mocha, Santa María y la misma Quiriquina contemplaron a muchos de estos buques en sus radas, faenando los cetáceos o en labores de aguada o recolección de leña. Hablando de ballenas la memoria tiende a detenerse en Herman Melville y en su singular, lírico y profundo "Moby Dick", clásico en la literatura marinera de todos los tiempos. Pues bien, documentación que obra en la Biblioteca Pública de la ciudad de Nueva York permite suponer que Moby Dick, el siniestro cachalote blanco que crea en el místico capitán Ahab una manía persecutoria, existió realmente, con los mismos caracteres con que lo pinta Melville en su obra, y era conocido de los balleneros norteamericanos con el nombre de "Mo-

cha Dick", por encontrarsele exclusivamente en las cercanías de la isla Mocha.

Rancio abolengo presenta, pues, esta zona en la historia ballenera. No es de extrañar, entonces, que su principal puerto haya sido y sea todavía el último bastión de una industria —hermanada a la aventura y al romance a pesar de su utilitario interés mercantil— que desgraciadamente hoy se encuentra estancada y disminuida en este nuestro país de gran tradición cazadora.

Pero no es el objeto de estas líneas trazar la crítica expositiva de los avatares de la industria ballenera como tal. ¡El viejo Neptuno nos ampare! Sólo queremos rememorar, a través de un reembarque sentimental, retrospectivo e imposible en los viejos veleros balleneros de la matrícula de Talcahuano, el papel de este puerto en la historia de los últimos hitos de la flota ballenera a vela de la Marina Mercante Nacional.

A fines del siglo pasado Talcahuano competía con Valparaíso —puerto de matrícula de la antigua Compañía Chilena de Balleneros— a través de las firmas de David Fuentes y de Mathew y Brañas, que al despuntar la vigésima centuria dejan el campo libre a la casa de Toro y Martínez, sociedad de armadores que por más de veinte años mantiene sus veleros tras las rutas de ballenas y cachalotes.

Mathew y Brañas eran propietarios de la ex-barca "Matilde Lears", que matricularon en 1882 con el nombre de "Mathew y Brañas". Este viejo buque, de 213.59 ton. de registro, había sido construido en 1856 en New Bedford, semillero de los mejores balleneros de los Estados Unidos, y había navegado luegos años bajo pabellón norteamericano antes de cambiar su matrícula por la de Talcahuano. En 1895 fue traspasado a Toro y Martínez y por diez años aún siguió zarpando, dos o tres veces al año, cada vez más achacoso, cada vez más comidos sus fondos por la insaciable broma de mar, en expediciones orientadas generalmente hacia el Pacífico Norte que eran, sin embargo, fructíferas. En 1905 la "Mathew y Brañas" se rebeló contra cuarenta y nueve años de dura explotación y sus hombres a duras penas alcanzaron a entrar de arribada al

puerto de Paita, Perú, con el casco haciendo agua por todos lados. Allí fue rematada y desguazada.

Además de este buque, los señores Toro y Martínez adquirieron en 1903 la barca "Ana Aurora" a don David Fuentes —que éste destinaba también a la actividad ballenera— y la rebautizaron "Gabriel Toro". Este era otro viejo cascarón, construido asimismo en New Bedford en 1863 y de 354 tons. de registro. Pequeño, fuerte, duro. Atezado y sombrío no era, ciertamente, modelo de esbeltez y donosura.

Generalmente los balleneros chilenos ponían rumbo a las aguas tropicales del Ecuador o Colombia, en viajes de tres, cuatro o cinco meses de duración. A veces también enfilaban la proa a las latitudes australes. Fue en uno de estos viajes que la barca "Gabriel Toro" hubo de ser abandonada, el 6 de Noviembre de 1909, y sus hombres recogidos por el vapor "Transport". Había derivado hasta las cercanías del Cabo de Hornos y allí, desmantelada y barrida por los temporales, terminó su existencia vagabunda. La mandaba el capitán Olegario Dúo, un español tozudo y valiente al que, sin embargo, la Corte Naval que conoció del caso encontró culpable de la pérdida del buque y acreedor a la pérdida de su despachos de capitán, en una suerte de drástica y marinera aplicación de la Ley del Talión.

Y llegamos al último velero ballenero que lució en el mesana los colores nacionales: la fragata "James Arnold". ¡La nunca olvidada "James Arnold", la pequeña y muy velera "James Arnold", que con sus tres palos en cruz lució el orgullo de ser la última de una raza de titanes!

Este buque llegó a Chile —a Talcahuano— en 1896, adquirido a sus dueños norteamericanos por Toro y Martínez. Mantuvo su nombre sajón, probablemente el de algún antiguo armador, y mantuvo también su aparejo de fragata hasta el fin de sus días útiles, al mejor estilo de las gradas de New Bedford de donde procedía. De apenas 324 ton. de registro, quizás sean nuestra imaginación y nuestro bendito sentimentalismo los que nos la hacen representarla imponente bajo el tupido follaje de sus jarcias y sus lonas.

Hizo más de sesenta viajes redondos en poder de Toro y Martínez, hasta que en 1921 la firma liquidó sus actividades y la vendió a José Maritano, también de Talcahuano. Ya todos los veleros balleneros nacionales habían desaparecido, tragados por la mar o destrozados por los desguazadores. Ya la legión de arponeros, bogas y duros capitanes cubrían filas en las huestes del recuerdo. Sólo la "James Arnold" seguía fondeada en la abrigada bahía, con sus toneles en el entrepuente y las velas listas a cazar.

Hizo aún dos viajes, en 1921 y 1922. Sus últimas dotaciones componíanse de

un capitán náutico, otro de pesca, dos o tres pilotos y veinte a veinticinco hombres. A partir de 1923 quedó de para en Talcahuano, en espera de un desguace ignominioso y brutal.

Pero éste no llegó. Sólo fué desmantelada y acondicionada como chata o falucho de carga y vendida a la Armada Nacional para el transporte de carbón, a remolque, de Lota y Coronel al Apostadero de Talcahuano.

El mar la reclamó una mañana gris, cuando viajaba con carga completa de oro negro, y la arrastró a sus entrañas con abrazos de marejadas,

