

# LA EXPEDICIÓN CLAIRAC A LA PATAGONIA

Juan CHICHARRO ORTEGA Y LAMAMIÉ DE CLAIRAC



CUANDO uno ordena papeles viejos suele llevarse alguna sorpresa. Es lo que me sucedió hace meses cuando revisando legajos familiares viejos topé con uno que me llamó poderosamente la atención. Se trataba de unas cartas que hablaban de las vicisitudes de un marino español del siglo XVIII en el antiguo Virreinato del Río de la Plata.

Estos papeles estuvieron en poder de mi abuela, Dolores Lamamié de Clairac, quien los transmitió a mi padre y hoy obran en mi poder. Fueron escritos por Ramón Lamamié de Clairac, brigadier de la Real Armada, a finales del siglo XVIII, y hoy ven la luz de la mano de un vástago de su sangre: el que suscribe.

Verificar su exactitud fue mi primera tarea y para ello nada más acertado que dirigirme al anterior director del Instituto de Historia y Cultura Naval, contralmirante Teodoro de Leste Contreras, quien amablemente me remitió con suma rapidez la hoja de servicios del citado marino, donde pude verificar la certeza de lo que en los viejos papeles se contaba.

Una investigación más profunda me hizo descubrir que los hechos que describiré —a modo de síntesis en estas líneas— han sido objeto de más de un estudio detallado por más de un historiador. En concreto por don Alfonso Maeso, a la sazón profesor de la UNED y que ha sido mi principal referencia para lo que pretendo relatar, así como de historiadores argentinos como Ratto o Stefani. No sé si fue Maeso u otro quien denominó los hechos que se describirán como la «Expedición Clairac a la Patagonia en 1789».

No es una expedición que haya sido demasiado atendida por la historiografía de uno y otro lado del Atlántico; es una más de ellas, y en su desarrollo se resumen muchas de las características de las exploraciones que se llevaron a cabo en esa época.

El siglo XVIII presenció la organización y ejecución por parte de las potencias europeas de ambiciosos viajes marítimos intercontinentales con finalidades científicas, estratégicas y de prestigio. España no permaneció ajena a este fenómeno, y la dinastía borbónica, con Carlos III a la cabeza, promovió un vasto plan de expediciones que abarcaron amplias regiones del planeta y pretendieron atender a un complejo conjunto de intereses y necesidades. La Patagonia, situada en el extremo austral del continente americano, a pesar de pertenecer a la corona española, era un territorio virtualmente vacío de presencia europea. A mediados del siglo XVIII esta situación empieza a cambiar y se organizan expediciones para conocer, defender y colonizar esta enorme región.

La renovación y fortalecimiento de la Real Armada en el siglo XVIII posibilitó que España pudiera responder al creciente dominio inglés de las rutas oceánicas incrementando la presencia, control y explotación de las posesiones americanas españolas. Una de las líneas de acción emprendida fue, de manera más o menos directa, la organización y ejecución de expediciones navales. Ramón Lamamié de Clairac y Vilallonga fue el protagonista de una de ellas.

Antes de proceder a relatar la misma detengámonos en describir primero al personaje en cuestión, lo que por otra parte nos acercará a familiarizarnos con una casta de oficiales de Marina que escribieron una parte notable de la historia de España y de su Armada, pues la vida de un gran número de ellos culminó, como común denominador, combatiendo en Trafalgar a bordo de los buques de la Escuadra.

Clairac era vástago de una de las familias nobles de Francia que acompañaron a Felipe V por designación de su abuelo Luis XIV cuando éste heredó el trono de España. Nació en Torredembarra, y ya españolizada la familia ingresó en la Real Compañía de Guardias Marinas a la temprana edad de 11 años, hecho nada inusual en la época. Al mismo tiempo su hermano Miguel hizo igual, si bien sentando plaza en un regimiento de Caballería. Eran los «inconvenientes» del espíritu del mayorazgo imperante en Castilla, toda vez que la familia asentada en Salamanca, al igual que sucedía con las familias nobles de entonces, reservaba la posesión de las tierras al mayor de los hermanos.

Así nos encontramos a Ramón, seguramente en calidad de paje, a esa temprana edad formando parte de la flota de 17 navíos y cuatro fragatas que fue a Nápoles a recoger a Carlos III. No siguió Clairac en la academia los «estudios sublimes» reservados a los guardias marinas que demostraban aptitudes para las matemáticas y la astronomía, sino que su formación se inició con salidas al corso desde 1761. Ahí lo encontramos durante tres años, y ya en 1764 hizo su primer embarque como oficial. En la galeota *Brillant* tuvo una acción destacada batiéndose con otra argelina que fue apresada y conducida a Cartagena. Sabemos de su embarque en el navío *San Lorenzo* en 1768, así como de su primer viaje transoceánico a Veracruz en 1776. A su vuelta participó en el bloqueo a Gibraltar, y por fin en 1782 obtuvo por Real Orden el

mando de la corbeta *Santa Elena*. Formando parte de la flota comandada por Francisco Idiáquez, nos lo encontramos en el Río de la Plata, virreinato en el que prestaría servicios hasta 1791 y en el que desempeñó el gobierno de las Malvinas en tres ocasiones, en las que comandó u ordenó otras tantas expediciones de reconocimiento del archipiélago. Es en esa época en la que se desarrolló la que va a ser objeto de este artículo.

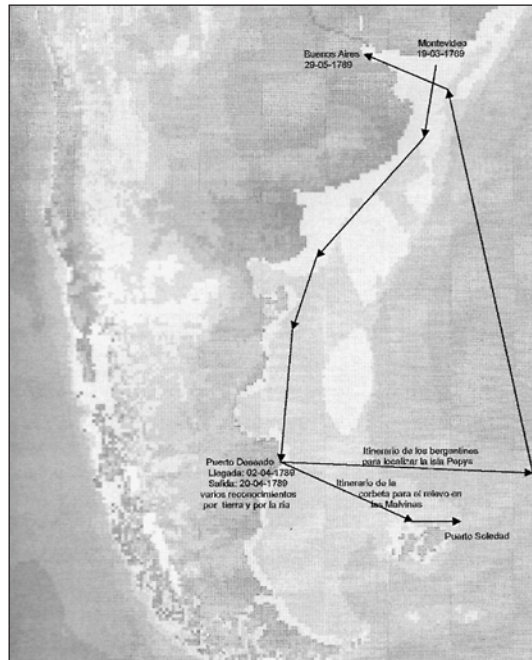
Fue ascendido a capitán de navío, regresando a la metrópoli al mando de la corbeta *Santa Elena* el 1 de mayo de 1791.

Luchó en 1799 integrado en la flota de don Francisco Melgarejo en el puerto de Rochefort, y posteriormente, por hallarse enfermo, solicitó desempeñar sus siguientes destinos en tierra, petición que fue atendida. Se le nombró responsable de la rehabilitación de las fortificaciones de Ferrol, donde defendió la ciudad con ocasión de la invasión napoleónica. Murió el 11 de agosto de 1814 en la ciudad departamental.

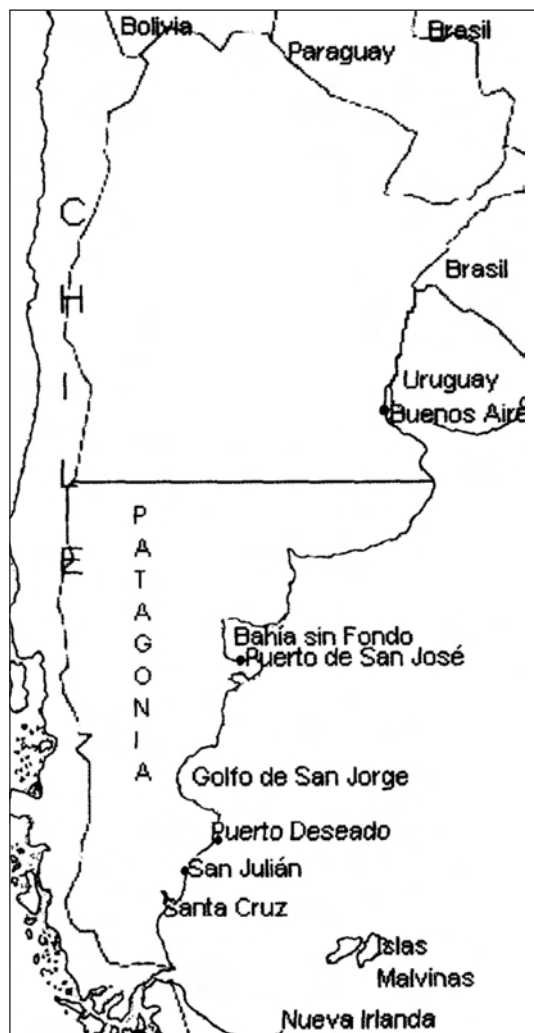
Descrita de forma muy sintetizada su vida militar, que podía haber sido la de cualquier oficial de Marina de la época, centrémonos ahora en la expedición objeto de este artículo.

Las expediciones navales y terrestres de la época pueden clasificarse, según el objetivo a alcanzar, en meramente científicas o militares, si bien la mayoría de ellas lo fueron mixtas. Destacan entre ellas, haciendo un breve resumen, la del alférez Joaquín de Olivares en 1745, que a bordo del barco *San Antonio* buscaba fundar una misión jesuítica en las costas patagónicas; la del capitán de fragata Domingo Perler, que reconoció el cabo Blanco y exploró las islas Malvinas en 1767; la de Bernardo Tafor, quien remontó el río Gallegos en 1786, y sobre todas ellas, la de Alejandro Malaspina y José Bustamante en 1794. La de Clairac tuvo lugar en 1789.

La Patagonia era un enorme y prácticamente inexplorado territorio en el extremo sur del Virreinato del Río de la Plata. La incorporación efectiva de la



Expedición de Ramón Clairac, 19 de marzo de 1789-29 de mayo de 1789.



En este mapa de Argentina se sitúan los enclaves que figuran en el texto. La línea de demarcación de la Patagonia está mucho más al norte de lo que hoy se considera el extremo septentrional de la región. Ello se debe a que en el siglo XVIII entendían por Patagonia la región que se extendía desde el cabo de San Antonio hasta el estrecho de Magallanes.

Patagonia oriental y de la Tierra del Fuego a la jurisdicción bonaerense fue el resultado de las resoluciones tomadas para preservar dichos territorios de la amenaza de la ocupación inglesa, tal y como testimonian diferentes reales cédulas. Ahora bien, pese al interés de la administración virreinal para explorar, poblar, colonizar y administrar estos territorios, puede decirse genéricamente que estos intentos fueron un fracaso, produciéndose un vacío en la zona que fue explotado por mercantes ingleses, especialmente balleneros. De ahí que algunas de las principales expediciones tuvieran carácter esencialmente militar para garantizar la soberanía española de los territorios, sin olvidarnos de alguna esencialmente importante desde el punto de vista cartográfico, como la desempeñada por el capitán de navío Antonio de Córdoba a bordo de la fragata *Santa María de la Cabeza* entre octubre de 1788 y febrero de 1789.

En este contexto, la expedición de Lamamié de Clairac no es una completa desconocida en la historiografía española e iberoamericana, siendo curiosamente historiadores argentinos quienes más atención le han prestado. Destaca entre ellos Hector R. Ratto y,

si cabe más aún, su compatriota Laurio H. Stefani, quien la menciona con más detalle por haber desempeñado este marino en tres ocasiones la gobernación

de las islas Malvinas. Como hemos indicado antes, desde mediados del siglo XVIII se detecta la presencia en aguas territoriales españolas de la Patagonia de buques balleneros y loberos ingleses. Surcaban estos inhóspitos mares para proveerse de aceite de ballena y de sus productos derivados y de aceite y piel de lobos marinos. Los españoles, siempre temerosos de un asalto inglés a sus posesiones americanas, recelaban de que estos pescadores fueran la avanzadilla de una acometida militar. La autoridad virreinal tenía, pues, sumo interés en patrullar esas costas para controlar, y en su caso impedir, la presencia de esas naves extranjeras y potencialmente hostiles.

La expedición Clairac, aparte de proponerse estos objetivos genéricos, obedecía también a una inquietud más puntual. Se trataba de una información sobre sospechosos movimientos de navíos extranjeros que había recogido el mismo capitán de fragata durante su anterior gobernación de las islas Malvinas y que ahora se encargaría de verificar o desmentir.

Así, el 1 de marzo de 1789 recibe el capitán de fragata Ramón Lamamié de Clairac y Vilallonga un pliego de instrucciones del virrey del Río de la Plata, marqués de Loreto, y de Antonio Valdés, ministro de Marina, para efectuar un viaje de reconocimiento de las costas patagónicas en la zona de Puerto Deseado, San Julián y río Santa Cruz, con la finalidad de verificar la presencia en la zona de embarcaciones extranjeras y el posible establecimiento en tierra de barracas que sirvieran como base de estos navíos. Como puede verse, una expedición puramente militar.

Formaban la flotilla expedicionaria la corbeta *Santa Elena* y los bergantines *Nuestra Señora de Belén* y *Nuestra Señora del Carmen*. La dotación de la corbeta estaba compuesta, además de por Clairac como comandante y jefe de la expedición, por un total de 116 hombres, entre los que figuraban 22 INFANTES DE MARINA Y 18 ARTILLEROS. He resaltado en mayúsculas esta circunstancia por dos razones: la primera, porque este hecho da fe de la importancia que suponía en las expediciones militares la presencia a bordo de los soldados de Marina y su influencia en el éxito de la misión, algo que no siempre es contemplado cuando de acciones navales se trata; y la segunda, por el simple hecho de la casuística histórica al ver que es un vástago de la sangre de Clairac quien hoy es el comandante general de la Infantería de Marina, 220 años después. Quién se lo iba a decir a don Ramón.

La corbeta *Santa Elena*, nave capitana, presentaba como novedad destacable en la época el tener su casco forrado en cobre, un moderno y caro pertrecho que la hacía más resistente a las incrustaciones y a la «broma», el «teredo navalis» que arruinaba los cascos de madera. Hago este inciso pues si contemplamos que Malaspina empleó en su expedición dos corbetas, que Antonio de Córdoba en la suya una fragata, y que Elizalde una corbeta y un bergantín, la asignación de fuerzas a Clairac, incluyendo una corbeta moderna, nos da idea de la importancia que Valdés dio a la expedición. Importancia que luego la historia no ha reflejado por razones que ignoro.

El 19 de marzo de 1789 se dio a la vela la flotilla, y tras dos semanas de navegación sin incidentes arribaron a Puerto Deseado el 2 de abril. Allí divisan de inmediato a dos buques ingleses: la fragata *Isabel Margarita*, capitaneada por James Hopper, y el bergantín *Sappho*, gobernado por Thomas Middleton. Inmediatamente los capitanes ingleses abordan la corbeta española para cumplimentar a Clairac. Éste les entrega un cuestionario para obtener toda la información relativa a su presencia en estas costas bajo soberanía española. Es curioso destacar aquí, según se desprende de lo conocido, que ejerce como traductor un marinero de Ferrol que sabía inglés y que se llamaba Francisco Franco. Las contestaciones de los dos buques ingleses al cuestionario son casi idénticas, lo que hace suponer que habían establecido una especie de protocolo en el caso de interrogatorio para que las respuestas fueran coincidentes. Declaran ambos capitanes su desconocimiento de la soberanía española, y que habían tomado esas tierras como desiertas y sin estar reclamadas por ninguna potencia. El 4 de abril Clairac envía a los capitanes un oficio conminándoles a cesar todo tráfico con tierra, a que todos los tripulantes se recojan en sus barcos y que todo esto se ejecute a la mayor brevedad posible, dándoles un generoso plazo de seis días para que abandonen el lugar y se hagan a la mar. No lo harán hasta el día 16, periodo de 12 días en que las negociaciones recogidas en documentos escritos fehacientemente dan muestras de la prudencia diplomática de Clairac y de la habilidad de los capitanes ingleses. Decir que en este periodo se produce asimismo una desgracia para los españoles, pues el día 9 zozobra una lancha que había salido para hacer aguada y mueren siete de sus tripulantes.

También en este periodo, cumpliendo parte de los objetivos asignados, se levantan tres planos de Puerto Deseado que se conservan en el Museo Naval de Madrid, numerados con la signatura 48-A-2/3/8.

Finalizada la misión — a medias, pues no continuaron a la bahía de San Juan y a la desembocadura del río Santa Cruz —, iniciaron el regreso a islas Malvinas.

Hasta aquí una relación muy sintetizada de los hechos — tan pocas páginas no dan para más —, y corresponde hacer una análisis somero de los mismos para extraer algunas conclusiones. Lo primero que salta a la vista es la modesta dimensión de los resultados de la empresa si la comparamos con las grandes expediciones, como las de Córdoba o Malaspina, que también recalaron en las costas patagónicas. Estos resultados responden a los fines que se persiguen: no se pretende levantar grandes mapas ni hacer descubrimiento científico alguno; sólo se quiere imponer la soberanía española en un lugar y en un momento en que está cuestionada, e inspeccionar el territorio.

El relato de esta expedición pone de manifiesto también una notable solidaridad entre los hombres de mar, como es el hecho del apoyo de los marinos ingleses a los españoles en el desgraciado suceso de la pérdida de la lancha citada, o en el auxilio que los españoles prestan a los ingleses vendiéndoles suministros y alimentación para su travesía. Por parte inglesa también se parti-

cipa de esta sutil relación que, con la suficiente dosis de diplomacia y tacto, podía anular una posible tensión conducente a una escalada bélica.

Para finalizar, podríamos concluir que la administración virreinal, ante una serie de situaciones potencialmente peligrosas para los intereses españoles, actúa proporcional y prudentemente: envía una expedición que cuenta con personal cualificado y medios suficientes, y establece un pliego de instrucciones que señala con precisión los objetivos a conseguir y el *modus operandi* a desarrollar —hoy lo llamaríamos reglas de enfrentamiento— y un informe muy detallado redactado por la comisión informando a la superioridad de las incidencias de la operación.

Cuando uno estudia las vidas y hechos de estos marinos españoles del siglo XVIII, en circunstancias difícilmente imaginables, siente y percibe cómo la historia no les ha hecho justicia, y aun lamenta más que, para imaginarse lo que hicieron, tengan que acudir a la retina las vicisitudes de marinos ingleses reflejados casi a la perfección en la película *Master and Commander*.



#### BIBLIOGRAFÍA

- MAESO, Juan Alfonso: *Expediciones españolas a la Patagonia durante el siglo XVIII*. 1999.  
 STEFANI, Laurio: *Las Malvinas en la época hispana*. Buenos Aires 1981.  
 RATTO, Hector: *Actividades marítimas en el sur*.  
 GOMÉZ LAGENHEIM: *Elementos para la historia en las Malvinas*.