COLECCIÓN DE ANTROPOLOGÍA

SOPLAN LAS BALLENAS

Historias sobre la caza de cetáceos en las costas de Chile

Daniel Quiroz Larrea

BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE

CENTRO DE INVESTIGACIONES DIEGO BARROS ARANA

SOPLAN LAS BALLENAS...
Historias sobre la caza de cetáceos en las costas de Chile

Colección de Antropología

© Ediciones Biblioteca Nacional de Chile. 2020

Inscripción Nº 2020-A-1489
ISBN 978-956-244-471-2 (volumen IX)
ISBN 978-956-244-069-1(obra completa)

Derechos exclusivos reservados para todos los países

Director Servicio Nacional del Patrimonio Cultural
Sr. Carlos Maillet Aránguiz

Director Biblioteca Nacional de Chile
Sr. Pedro Pablo Zegers Blachet

Director Centro de Investigaciones Diego Barros Arana
y Director Responsable
Sr. Rafael Sagredo Baeza

Editor
Sr. Marcelo Rojas Vásquez

Fotografía de Portada
Francis Warriner (1835), Cruise of the United State Frigate Potomac,
round the world during the years 1831-1834.
New York, Leavitt, Lord & Co.
Dominio público.

Ediciones Biblioteca Nacional de Chile
Av. Libertador Bernardo O'Higgins Nº 651
Teléfono: 56 223605283
www.centrobarrosarana.gob.cl
Santiago de Chile

IMPRESO EN CHILE / PRINTED IN CHILE

SOPLAN LAS BALLENAS...
Historia sobre la caza de cetáceos en las costas de Chile

Daniel Quiroz Larrea

Biblioteca Nacional de Chile

Centro de Investigaciones Diego Barros Arana

ÍNDICE

Acogida/Entrada 9

Prologo 13

Primera parte:
La pesca de ballenas

Capítulo i
La pesca de ballenas entre los pueblos originarios: de sur a norte 25

Capítulo ii
Pescadores foráneos de ballenas en las costas de Chile y la reacción colonial finisecular 47

Capítulo iii
Pesca costera de ballenas en el litoral chileno: desde caleta Tumbes a las playas de Cucao 89

Capítulo iv
Experimentos iniciales en la pesca pelágica de ballenas: Coquimbo, Valparaíso y Talcahuano 00

Capítulo v
La formación de la flota ballenera de Talcahuano 109

Capítulo vi
La pesca pelágica de ballenas desde el puerto de Talcahuano: empresarios, buques y viajes 127

Capítulo vii
Los inicios de la Compañía Chilena de Balleneros en Valparaíso 147

Capítulo viii
La consolidación de la Compañía Chilena de Balleneros y sus operaciones en las costas sudamericanas 167

Segunda parte:
La caza de ballenas

Capítulo ix
Sociedad Ballenera de Magallanes, pioneros en la caza moderna de ballenas 187

Capítulo x
Operaciones noruegas en Valdivia y Chiloé: presencia de la familia Christensen en Chile 209
Capítulo xi
Sociedad Ballenera de Corral: la hegemonía de una empresa exitosa 231
Capítulo xii
La expedición ballenera de Adolfo Andresen: el fracaso de un retorno 255
Capítulo xiii
Operaciones iniciales de la Indus: del buque factoría a la planta ballenera terrestre 279
Capítulo xiv
La industrialización de la Indus: las plantas balleneras de Quintay y Bajo Molle 299
Capítulo xv
La tradición ballenera de la familia Macaya: desde una isla al continente 321
Capítulo xvi
Participación japonesa en la caza de ballenas en Chile: las compañías Taiyo Fisheries y Nitto Whaling 343

Epílogo 363

Despedida/salida 373

Agradecimientos 377

Bibliografía 379

ACOGIDA/ENTRADA

暁や鯨の吼える霜の海 暁台
Akatsuki ya kujira no hoeru shimo no umi

Madrugada
Soplan las ballenas
Mar de escarcha

Kato Gyôdai (1732-1792)[1]

El epígrafe es un hokku escrito por Kato Gyôdai hace más de dos siglos. Lleva a pensar en las ballenas como una fuerza poderosa, pero siempre un minúsculo elemento en la inmensidad del invierno. Es una invitación a despertar. Un inicio.

Fragmentos para una historia de la caza de grandes cetáceos en las costas de Chile busca ilustrar el estado de una investigación todavía en curso, a pesar de los ya diez años de búsqueda ansiosa de información y de frenéticos intentos por relacionarla.

Está organizado, siguiendo la distinción histórica clásica, en dos partes. En la primera se aborda la caza tradicional de ballenas en las costas chilenas y en la segunda la caza moderna. Esta partición es adecuada para dar cuenta de la naturaleza que tiene la industria ballenera en Chile. Incluso, vale la pena llamar "pesca" a la tradicional y reservar el nombre de "caza" para la moderna. Son, por lo demás, los nombres que se usaron para hablar de ellas. No se dice que la ballena fue considerada primero un pez (un error taxonómico) y luego un mamífero (un acierto del mismo tipo). Solo que es necesario distinguir las épocas de la manera más "poética" posible. El biólogo chileno Luis Castillo expresa esta distinción cuando recuerda a los antiguos balleneros chilenos:

> "el animal era atrapado con una audacia temeraria realmente inconcebible para una época tan cobarde e incolora como la presente [...], tiempos de menos pericia profesional quizás, pero de más cachaza"[2].

Un par de poemas o fragmentos de poemas, escritos por Pablo Neruda,

[1] A. Silva, Haikus de Invierno. http://traducirjapon.blogspot.com/2009/05/haikus-de-invierno.html [fecha de consulta: 3 de diciembre de 2018].

[2] Castillo 1937: 43.

relacionados con la caza tradicional y la caza moderna de ballenas, inician cada una de las dos partes del libro.

La naturaleza fragmentaria del material disponible exige, si se quiere mantener el enfoque, un esfuerzo de formalización y "encuadre" imprescindible. Cada una de las partes está dividida en ocho capítulos y cada capítulo en ocho secciones, lo que significa que contiene ciento veintiocho secciones. Cada capítulo está ilustrado con tres figuras, grabados y fotografías, por lo que tiene cuarenta y ocho figuras. Se quiso, además, que cada una de las secciones contara con una extensión semejante, la que se "fijó" (término prestado del lenguaje ballenero) en torno a las mil palabras (se debe reconocer que en algunas secciones se necesitaron más palabras para decir lo que se quería).

La primera parte comienza con un texto sobre diversas manifestaciones de la relación entre los hombres y las ballenas antes de la llegada de los europeos para luego abordar los inicios de la pesca comercial, con un énfasis en las maniobras del gobierno colonial para enfrentar la avalancha de balleneros anglo-estadounidenses en las costas de Chile a fines del siglo XVIII y las tímidas acciones desarrolladas para aprovechar los ejemplares varados y perseguirlas en alta mar. En el tercer capítulo se revisan las operaciones costeras de pesca de ballenas a lo largo de toda la costa chilena y en el cuarto se estudian los primeros experimentos en pesca pelágica desde Coquimbo, Valparaíso y Talcahuano. En los cuatro capítulos restantes de la primera parte se trata la pesca de altura, dos para mostrar las operaciones realizadas desde Talcahuano y otros dos para aquellas desarrolladas desde Valparaíso, indicando sus similitudes y diferencias.

La segunda parte se inicia con dos capítulos dedicados a las primeras operaciones balleneras modernas en las costas de Chile; el primero se centra en Punta Arenas y en las actividades desplegadas en el estrecho de Magallanes, la Antártica y los canales patagónicos occidentales y el segundo, en las actividades balleneras de los Christensen en Valdivia y Chiloé, un ejemplo de la influencia noruega en la formación de la industria ballenera nacional. En el tercer capítulo se estudia la Sociedad Ballenera de Corral, exitosa empresa que dominará la caza de ballenas en Chile entre 1913 y 1936, y en el cuarto se analiza la "fracasada" expedición ballenera de la Comunidad Chileno Noruega de Pesca, desarrollada entre 1933 y 1935. Los dos capítulos siguientes están dedicados a mostrar las particulares características de las operaciones balleneras de la Compañía Industrial S.A. [INDUS], una sociedad anónima de gran importancia en el país, tratando sus operaciones iniciales en el quinto, y en el sexto la industrialización que sigue a la creación de la planta ballenera de Quintay y luego Bajo Molle. El séptimo capítulo es un más bien breve resumen de las actividades balleneras de la familia Macaya, tanto en isla Santa María como en Chome, y el octavo está dedicado a la activa participación de los japoneses en la industria ballenera chilena.

El libro tiene un prólogo y un epílogo, de extensión bastante más breve, solo con cuatro secciones cada uno.

En el prólogo, se relata los inicios de la investigación, su origen y las motivaciones para continuarla; se describe la mirada teórica, la escritura de las etnografías del pasado; luego se enumeran algunas fuentes escritas disponibles sobre la pesca de ballenas, tanto en Chile como en el extranjero, que sirvieron como antecedente e inspiración; y se termina describiendo la búsqueda de nuevos fragmentos en lo que se llama "trabajo de campo", visitando ruinas, escudriñando en bibliotecas, archivos y museos, y, de manera especial, conversando con personas, con muchas personas.

En el epílogo se elabora una historia de la larga vinculación entre los hombres y las ballenas en Chile, buscando establecer ciertos hilos conductores. Se inicia con una reflexión sobre las relaciones que los pueblos originarios mantuvieron con los cetáceos y sus restos, luego se habla del desarrollo en el país de una pesca tradicional costera y pelágica durante el siglo XIX, el establecimiento de los procedimientos modernos de caza y procesamiento en el siglo XX para terminar con una breve reseña de las transformaciones experimentadas por las narrativas sobre la relación entre los humanos y los cetáceos.

Partes de este texto han sido publicadas en diversos artículos en revistas nacionales e internacionales desde 2010 hasta la fecha[3]. Se ha querido ocuparlos porque "los ladrillos" de esta construcción, de este edificio por cierto inacabado, hay que tenerlos "a la vista" y de paso, "mostrar el mostrar" como pide Michael Taussig[4].

El trabajo ha sido siempre colaborativo y nunca se termina de ser desagradecido, al no poder mencionar a todos los que participaron en las actividades que permitieron redactar el libro que tienen en sus manos.

Linderos, 14 de septiembre de 2018

[3] Quiroz 2010a, 2010b, 2011, 2012, 2014a, 2014b, 2015a, 2015b, 2016; Quiroz & Carreño 2010; Quiroz, Carreño y de la Fuente 2016; Quiroz y De la Fuente 2012.

[4] Taussig, 2004: 314.

PRÓLOGO

1

La caza de ballenas ha resultado ser un tema de investigación complejo y con ramificaciones insospechadas. En otro momento se ha relatado cómo surgió el tema[5]. El interés se manifiesta durante las investigaciones etnográficas, históricas y arqueológicas que se realizaron entre 1990 y 1998 en isla Mocha[6], pero a fines de la década de 1970, buscando saber un poco más sobre la pesca de la albacora, se había recorrido las abandonadas instalaciones balleneras en Quintay. En ese lugar se escucharon testimonios de personas que habían trabajado en la planta y se esmeraban en contar, con detalles, la caza y el procesamiento de los cetáceos.

El "primer aviso"" fue durante una larga conversación sostenida con Alfredo Herrera, en el verano de 1991. Don Alfredo, uno de los "socios epistemológicos" en los estudios antropológicos sobre la isla, comentó que cuando era niño su familia se había trasladado a la isla Santa María y que ahí habría participado en la incipiente industria ballenera de la familia Macaya. Su padre le había arrendado

> "el bote a los Macaya para cazar la ballena [...] se cazaba a remo, a puro remo y el remolque era en lancha. Yo era chiquitito, tendría mis doce años, cuando conocí a la primera ballena que llegó ahí [...] nosotros trabajábamos en ir a buscar el "espele", con el que cortan el tocino. Entonces usted le mete un gancho al tocino, lo saca y lo van cortando hasta que queda del porte que usted puede echárselo al hombro [...] lo lleva a los fondos y ahí los echa [...] con eso me ganaba la vida en la isla, ahí me quedé con los Macaya"[7].

Otro "mochano", Pedro Aguirre, describió la manera cómo se capturaban y procesaban estos cetáceos:

[5] Quiroz 2016.

[6] Quiroz & Sánchez 1997.

[7] Entrevista a Alfredo Herrera, isla Mocha, 20 de enero de 1991. Don Alfredo estuvo en isla Santa María entre 1930 y 1934.

> "la ballena es algo difícil para pillarla. Tiene que ser una suerte, una casualidad, porque la ballena no sube con todo el cuerpo, es un poquito lo que se asoma del agua [...] cuando se divisa la ballena salen los botes y se acercan a la ballena, ahí los 'trancadores' ensartan la ballena, hay que ser harto valiente, la ballena de un golpazo de la cola hace pedazos todo lo que pilla y la gente también se ahoga. Cuando se ensarta la ballena hay que tratar de que no se vaya a pique, que no se pierda [...]. Estando ensartada después viene otro bote más, dos o tres botes y ahí está lista la cosa, uno no tiene miedo que se vaya a pique, que se vaya a perder. Después llega la lancha, la pesca y se la lleva para arriba, para 'pelarla', como se dice, o sea, le sacan la gordura; los tocinos son grandes, son gruesos y dan harto, una ballena da como 40 tambores de aceite. La grasa hay que freírla y ahí sale el aceite. Estuve como seis años en eso, en la isla Santa María, trabajaba en la ballena y en la pesca, para los dueños de los botes"[8].

En ese momento se pensaba en la novedad del tema y en el interés para la disciplina antropológica. La caza de ballenas era una industria que involucraba no solo la captura, sino, también, el procesamiento de los cetáceos y la obtención de algunos productos que eran comercializados, aunque en la isla Santa María la industria se practicaba de manera bastante precaria durante las primeras décadas del siglo XX[9].

Vinieron, luego, algunas lecturas, entre las que se debe destacar las "aventuras" de un cachalote albino que recorría los mares araucanos durante el siglo XIX, de nombre Mocha Dick, relatadas en 1839 por Jeremiah N. Reynolds (1839), aventuras que habrían inspirado a Herman Melville para escribir su magnífica novela *Moby Dick*[10], obra leída algunos años antes. Estas aventuras se mezclaban con relatos escuchados en las costas de Tirúa sobre las *Trempulkalwe*, ancianas que bajo la apariencia de ballenas transportaban las almas de los muertos más allá de la isla Mocha[11]. Estas lecturas y escuchas llevaron a presentar en el Cuarto Congreso Chileno de Antropología, realizado en Santiago de Chile entre el 19 y 23 de noviembre de 2001, una ponencia titulada "Mocha [Moby] Dick & Trempulcawe: Dos discursos sobre las ballenas en las costas de la Araucanía", que trataba de relacionar ambos "relatos míticos", que finalmente no se publicó. En el resumen de dicha presentación se indicó:

> "Las particulares y específicas relaciones que los hombres han establecido con las ballenas en las costas araucanas, han generado algunos discursos que reflejan diversas visiones [culturas] con las que se han construido. Curiosa y coincidentemente [o tal vez no tanto] 'nuestra' Isla Mocha ha estado

[8] Entrevista a Pedro Aguirre, isla Mocha, 24 de enero de 1992. Pedro Aguirre estuvo en la isla Santa María entre 1926 y 1932.

[9] Quiroz y Carreño 2019.

[10] Melville 1851.

[11] Montecino 1997.

en el centro de tales discursos. Los europeos, que recorrieron estas costas desde fines del siglo XVIII persiguiendo y cazando ballenas, construyen la ahora conocida historia de una peligrosa y gran ballena blanca, que Melville llamaría posteriormente Moby Dick [...]. Los mapuches las miraron, desde los cerros y en las solitarias playas, como recorrían imponentes los mares y canales costeros, y construyen el relato de Trempulcahue, que Guevara y otros recogen con mucha diligencia. En esta presentación queremos intentar un diálogo entre ambos modelos-relatos, como una forma de contribuir al conocimiento de las historias que los hombres elaboran para explicar sus acciones [no-acciones] frente a los animales"[12].

Estos datos, fragmentarios e inconexos, hicieron que se reflexionara sobre la relevancia de los cetáceos en el contexto histórico cultural de isla Mocha y de las costas de Arauco y planear durante 2006, junto a otros especialistas[13], un proyecto cuyo objetivo era conocer "la cultura ballenera" en Chile y, mediante el uso de información arqueológica, histórica y etnográfica, caracterizar las estrategias desarrolladas por las poblaciones comprometidas en dichas actividades para adaptarse a un medio natural y social complejo y relevar sus transformaciones en el tiempo. El proyecto recibió financiamiento de Conicyt para el trienio 2008-2010[14] y, desde ese momento, se ha continuado expandiendo la búsqueda[15].

2

La caza de ballenas dejó de practicarse en las costas de Chile desde hace más de treinta años (en 1983 para ser más exactos), entonces, ¿cómo abordar su estudio antropológico? El compromiso siempre ha sido con la etnografía y se reconoce la imposibilidad de emplear en este contexto la observación participante, herramienta clásica de la disciplina antropológica, y las entrevistas se limitaban a un puñado de personas que habían participado en las operaciones más tardías, sobre todo aquellas desarrolladas después de la Segunda Guerra Mundial. La información recolectada más abundante provenía de documentos escritos, impresos e inéditos, oficiales y particulares, de fotografías y de muchas,

[12] Quiroz 2001.

[13] Se debe indicar aquí la decisiva participación de Gastón Carreño, antropólogo especializado en el estudio de "lo visual", en la formulación de este proyecto.

[14] Proyecto Fondecyt 1080027 "La cacería de ballenas en las costas de Chile: una mirada desde la antropología, 2008-2010".

[15] Se recibió financiamiento para otros tres proyectos relacionados: Fondecyt 1110826 "Antropología e historia de la industria ballenera en Chile (1935-1983), 2011-2013"; Fondecyt 1140056, "Una etnografía retrospectiva de la caza de ballenas en las costas de Chile durante el siglo XIX, 2014-2016"; Fondecyt 1170318, "Narrativas etnográficas y operaciones balleneras en las costas sudamericanas entre los siglos XVII y XX: patrones, transformaciones y continuidades, 2017-2020".

muchísimas notas de prensa. Se necesitaba generar un modelo que permitiera integrar los datos históricos con los recuerdos de las personas y los testimonios materiales que aún quedaban (tanto en los lugares donde la actividad se desarrolló como en algunos museos o en colecciones particulares), y que ofreciera una posibilidad de interpretarlos de manera significativa.

Para Claude Lévi-Strauss la etnografía corresponde a la observación y descripción de un grupo o cultura (en otras palabras, el trabajo de campo), siendo el prototipo del estudio etnográfico

> "una monografía dedicada a un grupo lo bastante restringido para que el autor haya podido recoger la mayor parte de su información gracias a la experiencia personal"[16].

La experiencia personal se refiere aquí a la convivencia del etnógrafo con las personas cuyo modo de vida desea conocer. El conocimiento directo del estilo de vida de un grupo humano accesible por medio de la observación participante estaba vedado, en el caso de los balleneros chilenos, para un "etnógrafo clásico". Pero, ¿hasta qué punto la etnografía se limita o debe limitarse a una técnica, aunque esta sea la afamada observación participante? La respuesta es por supuesto, no; y se sabe que mediante el uso de otras herramientas se puede conocer y dar a conocer, un "estilo de vida", una "tradición", una "cultura", esté presente o haya desaparecido.

No hay una definición de etnografía compartida por todos los antropólogos (para que hablar de los otros que también la usan) pero, tal vez, la mayoría se sienta cómodo con esa perspectiva tradicional, aunque en permanente revisión y cuestionamiento, que la define como "el proceso de aprender el modo de vida de una comunidad y de informar los resultados de ese aprendizaje"[17]. Para asegurar que este proceso funcione de manera adecuada la etnografía utiliza los datos que obtiene mediante la aplicación de diversas técnicas y herramientas: observar y conversar, participar en lo que la gente hace y escuchar lo que dice. También recurre a documentos depositados en archivos o en la propia comunidad estudiada (hace mucho tiempo se dejó de trabajar en comunidades ágrafas) sobre sus actividades. Toda comunidad o grupo tiene su historia y esa historia, en muchas ocasiones, está inscrita en papeles y documentos guardados en archivos y en diversos soportes.

La caza de ballenas constituye hoy, en nuestro país, "un conjunto de eventos pasados", es decir, eventos que no pueden ser observados directamente, y

> "la posibilidad de desarrollar una etnografía de eventos pasados coloca al investigador frente al dilema de apelar a técnicas de recolección de datos más ligadas a otras disciplinas, como la historia"[18].

[16] Lévi-Strauss 1987: 367.
[17] Agar 2001: 4858.
[18] Gil 2010: 250.

La información sobre estos "eventos pasados" está almacenada en "archivos", los espacios donde el historiador desarrolla su "trabajo de campo" y elabora sus principales herramientas analíticas. La antropología ha trabajado en los archivos desde hace mucho tiempo y la larga, y a veces conflictiva, relación entre antropología e historia entrega un conjunto de ideas y conceptos que se deben entender como una oportunidad epistemológica, una fuente desde donde poder generar nuevos conocimientos.

La imposibilidad de observar la actividad en directo no impide visitar los lugares donde se produjo, contemplar sus "ruinas", conversar con la gente que participó de ella y buscar en bibliotecas y archivos, datos y noticias sobre las distintas facetas de su práctica en el país. Considerar el estudio de la caza de ballenas como "una etnografía de eventos pasados" nos pone frente a la historia y la arqueología, las disciplinas del pasado por excelencia:

> "los arqueólogos adoptan un enfoque etnográfico de los documentos buscando plantear preguntas culturales junto con las históricas y, usando una variedad de técnicas analíticas tomadas de la lingüística, teoría literaria, semiótica, demografía y otras, han mirado los documentos como textos que deben ser leídos críticamente, buscando lo que revelan tanto en forma inadvertida como lo que dicen abiertamente"[19].

Es necesario que la etnografía acoja también este planteamiento.
El historiador estadounidense Charles Tilly señala:

> "a primera vista, antropólogos e historiadores parecen haber sido hechos el uno para el otro [...] uno podía pensar que su romance estaba destinado a concretarse y que era probable que prosperara. Después de todo, ambos tienden a ser fastidiosos respecto de lo particular, incluso cuando esperan generalizar [...]. El trabajo de campo etnográfico se parece mucho más a la investigación de archivos del historiador que al diseño de encuestas del sociólogo"[20].

Sin embargo, con una mirada más cercana "podemos descubrir posible fuentes de disenso entre los inamorati"[21]. Estas fuentes de disenso tienen que ver con el foco de sus investigaciones:

> "los historiadores tienden a estar especialmente interesados en fijar las acciones humanas en el tiempo y menos interesados, o ambivalentes, sobre fijarlas en el espacio [... en cambio] los antropólogos tienden a estar mucho más apegados al lugar y un poco más relajados respecto de fijar las acciones en el tiempo"[22].

[19] Beaudry 1996: 482.
[20] Tilly 1978: 207.
[21] *Op. cit.*: 207-208.
[22] *Op. cit.*: 208.

Los antropólogos parecen ser especialistas en lugares y los historiadores en épocas.

Estas breves reflexiones conceptuales sirven para comprender el contexto discursivo en el que se sitúa el estudio realizado. La caza de ballenas es, sin duda, un problema antropológico, como puede serlo el cultivo de salmones o la pesca de la albacora, para poner solo ejemplos propios de la antropología marítima. La novedad reside en la incorporación masiva que se hace de documentos de diversa índole, como una manera de paliar la imposibilidad de observar la práctica con los propios ojos y porque se cree que no es factible comprender una práctica contemporánea sin recurrir a la información histórica que se encuentra, a veces oculta, en bibliotecas y archivos de distinta naturaleza.

3

La literatura sobre la caza de ballenas desde la globalidad es bastante voluminosa[23], pero las historias generales son raras y muy superficiales[24].

Los principales estudios son más bien específicos, "reflejando los intereses de los autores en naciones, regiones, períodos, especies o pesquerías particulares"[25]. Como ejemplo de textos sobre naciones o regiones se pueden citar los estudios sobre la caza de ballenas en Brasil[26]; en el Ártico Occidental[27]; en el Pacífico Occidental[28]; en el Cantábrico[29]; en Galicia[30]; en el noreste de Canadá[31]; en las dependencias de las islas Falklands[32] y en Japón[33]. También se tienen varios trabajos dedicados a una compañía o empresa en particular: sobre las compañías A/S Ørnen[34], Christian Salvesen Ltda.[35] y la Compañía Argentina de Pesca[36]. Pero, sin duda, los trabajos más conocidos han sido aquellos que se han enfocado en una tradición ballenera específica, como en la vasca[37], en la yanqui[38] y la noruega[39]. La lista no es exhaustiva, sino solo ilustrativa.

[23] Reeves & Smith 2006: 82.

[24] Jenkins 1921, Vaucaire 1941, Sanderson 1956, Spence 1980, Francis 1990, Ellis 1991, Lazarus 2006.

[25] Reeves & Smith 2006: 82.

[26] Ellis 1969; Castellucci Junior 2010.

[27] Bockstoce 1986.

[28] Webb 1988.

[29] Azpiazu 2000.

[30] Valdés Hansen 2010.

[31] Dickinson & Sanger 2005.

[32] Hart 2006.

[33] Kalland & Moeran 1992.

[34] Bøgen 1953.

[35] Somner 1984.

[36] Hart 2004.

[37] Ciriquiain Gaiztarro 1961; Azpiazu 2000.

[38] Starbuck 1876; Clark 1887; Hohman 1928; Dolin 2007.

[39] Risting 1922; Aagaard 1930; Tønnessen y Johnsen 1982. Este último libro es una traducción abreviada de una extensa y completa obra publicada en noruego, en cuatro tomos, titulada *Den*

La información que se tiene respecto de la caza de ballenas en las costas de Chile es de naturaleza muy diversa[40]. Lo primero disponible es un conjunto limitado de textos publicados como libros, como capítulos de libros o como artículos en revistas, que han abordado, casi siempre de modo general, distintos aspectos de la cacería en Chile y contribuido a construir un panorama sobre su naturaleza[41].

También se cuenta con una serie de tesis y memorias de título en las más variadas disciplinas que se concentraron en mostrar aspectos particulares y específicos de una actividad en esa época todavía vigente[42].

Existe, además, un conjunto de descripciones realizadas por personas que habían participado, observado o escuchado, en su época y desde su propia contingencia, en la caza y procesamiento de las ballenas en las costas de Chile[43]. Todos los relatos son relevantes por su "contemporaneidad" con los eventos descritos. Los textos abren, además, un sinfín de posibilidades de buscar en los archivos nuevas "historias", realmente "recortes" de textos más extensos, que agregaran datos adicionales sobre el tema.

Otra referencia significativa sobre la caza de ballenas en las costas de Chile son los textos producidos desde la literatura[44]. Los cuentos *La ballena* y *El hallazgo* de Baldomero Lillo[45]; los poemas "Preludios 2" de Diego Dublé Urrutia[46] y "El arponero" de Samuel Lillo[47], son emotivas y certeras caracterizaciones de la caza tradicional que se extendió en las costas de Chile entre la bahía de Concepción y el archipiélago de Chiloé durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera década del siglo XX. Las novelas *Mónica Sanders* de Salvador Reyes[48] y *Mundo del fin del mundo*, de Luis Sepúlveda[49] son textos que abordan, desde puntos de vista particulares, los problemas asociados a la caza moderna. Pero es Francisco Coloane el escritor que más ha contribuido al conocimiento de la actividad ballenera en las costas chilenas. Su novela *El camino de la ballena*[50], el reportaje "Los balleneros de Quintay"[51], el cuento *Alfaguara*[52] y el ensayo

---

moderne hvalfangst historie. Opprinelse og utvikling [*La historia de la caza moderna de ballenas. Orígenes y desarrollo*] (Johnsen 1959, Tønnessen 1967, 1969, 1970).

[40] Quiroz 2012, 2014, 2015.

[41] Martinić 1972, 1973, 1977 y 2004; Sandoval 1978, 1986; Sepúlveda 1997, 2008; Hernández 1998; Guzmán Gutiérrez 2006; Cartes 2009; Pastene & Quiroz 2010.

[42] Pavisic 1955; Marangunic y Jaramillo 1959; Mellado 1960; Betancourt 1963; Maturana 1965; Valle 1966; Labarca y Pineda 1969 y Pastene 1982; para nombrar solo algunas.

[43] Para la caza tradicional Dublé Urrutia 1905a, 1905b; Castillo 1906; para la caza moderna Navarro 1907; Broome 1913 y Liouville 1913.

[44] Guerrero 2018.

[45] Lillo 1968: 376-382 y 442-459.

[46] Dublé Urrutia 1998: 35-36.

[47] Lillo 1908: 103-111.

[48] Reyes 1951.

[49] Sepúlveda 1994.

[50] Coloane 1962.

[51] Coloane 1972.

[52] Coloane 2008b: 95-112.

"Mito y realidad de las ballenas"[53] constituyen cuatro piezas fundamentales para comprender los secretos de la caza de ballenas y de los hombres que participan en ella. Gran parte de las expresiones y declaraciones de Francisco Coloane se originan en sus experiencias directas con la actividad ballenera[54], mezclando en sus relatos datos "reales" con otros imaginados[55]. La literatura ha sido pródiga en la producción de textos relacionados con la caza de cetáceos en las costas de Chile.

4

Los historiadores distinguen dos grandes categorías en la caza comercial de ballenas: la tradicional y la moderna, cada una con un régimen tecnológico particular y específico. La moderna usa dispositivos técnicos "revolucionarios", el arpón explosivo y el buque con motor, que "cambiaron radicalmente la industria y permitieron la persecución y captura de cualquier especie de ballena"; además, el compresor de aire hace una diferencia, pues al introducir aire en las carcasas, se aseguraba que no se hundieran, "reduciendo las tasas de pérdida de ejemplares"[56]. Todas las formas de caza previas a la introducción de estos dispositivos tecnológicos se consideran como tradicionales.

Como trasfondo de la caza comercial, los organismos internacionales distinguen la caza aborigen de subsistencia, aunque la frontera entre ambas modalidades sea, en algunos casos, muy difusa, y que represente en la práctica la continuidad de tradiciones que tienen, en algunos casos, varios siglos.

Los estudios realizados en la última década han permitido reconocer la antigüedad y la permanencia de la caza de ballenas en las costas de Chile. Archelus Hammond, primer oficial del ballenero británico *Emilia,* de la casa Samuel Enderby & Sons, de Londres, Inglaterra, captura en 1789 el primer cachalote en las aguas pacíficas sudamericanas[57], en un lugar indeterminado de la costa, situado entre Arica e Iquique[58]. El último cetáceo fue cazado de manera "oficial" en 1983 por el *Juan IX*, al mando de Héctor Macaya Silva, de la empresa Macaya Hermanos, y su esqueleto se puede observar hoy en

[53] Coloane 1995: 45-52.

[54] En el Archivo Iconográfico del Museo Histórico Nacional de Santiago de Chile se conserva un conjunto de doce fotografías tomadas por Francisco Coloane durante su permanencia en Quintay en 1953. Duque 2012.

[55] Francisco Coloane se preocupa de advertirnos que es "un simple narrador de acontecimientos" que le "ha tocado presenciar, sufrir o inventar", o que le "han contado", recalcando que nunca ha "sabido bien por donde empiezan la invención y la verdad". Teillier 1968.

[56] Clapham & Baker 2009: 1240. Otras innovaciones posteriores, como la rampa en los buque factoría que permitía subir el cetáceo entero para su procesamiento a bordo, harían mucho más "eficiente" las operaciones balleneras en el mundo. Basberg 1998.

[57] Starbuck 1878: 96.

[58] Pereira Salas 1971: 41.

los jardines del Departamento de Oceanografía, en la Universidad de Concepción[59]. Entre un evento y el otro transcurrieron casi dos siglos y durante todo ese tiempo se cazó en forma ininterrumpida en las costas de Chile, sin olvidar que las cacerías que desarrollaron los pueblos originarios antes de la llegada de los europeos, pueden extender su duración por varios siglos más.

Durante estos años de práctica ballenera continua, una gran cantidad de personas, muchas de ellas anónimas, se involucraron en la cacería y en el procesamiento de los cetáceos, construyendo "modos de vida" en distintos lugares del país. En estos lugares aún subsisten restos de las plantas balleneras o factorías, objetos, máquinas y otras construcciones que contribuyen a materializar su historia como testigos de épocas de esplendor. Están también los recuerdos de personas que se relacionaron, de una u otra manera, con este modo de vida. En bibliotecas y archivos, públicos y privados, se encuentran documentos, impresos e inéditos, junto a fotografías y películas que sirvieron para registrar diversos aspectos de estos hechos. En museos se preservan algunos objetos materiales significativos. Son testimonios fragmentarios, dispersos, que pueden ayudar a desentrañar, "reconstruir", "reparar" ese modo de vida.

El objetivo de este trabajo es integrar la información fragmentada en un "todo", que permita construir un relato que dé a conocer tanto las generalidades como las particularidades de una actividad y un oficio que hoy ya no se practica. Se sabe de la naturaleza algo "esquizofrénica" de este tipo de estudios, que oscilan entre lo particular y lo general, entre lo ordinario y lo extraordinario, mezclándolos en una suerte de mestizaje epistemológico *ad hoc*; no es una tarea sencilla, pero, sin duda, necesaria si se pretende avanzar en el conocimiento de una profesión/oficio cuya valorización ha cambiado en forma tan drástica en los últimos tiempos.

Para cumplir con el propósito del estudio se buscaron documentos en archivos y bibliotecas del país y el extranjero. Se revisaron de manera sistemática diarios y revistas, chilenos y extranjeros. Se reunió una gran cantidad de "recortes" relacionados con la caza y procesamiento de cetáceos en las costas de Chile. En esta búsqueda se contó con la colaboración de muchos especialistas y aficionados a la historia de la caza de ballenas en el mundo, quienes compartieron, principalmente a través de correo electrónico, mucha información de relevancia sobre este tema y otros conexos que condujeron a nuevas búsquedas.

Pero la búsqueda no solo se circunscribió a documentos escritos, sino, también, a "documentos visuales", tanto de imágenes fijas como en movimiento. Se cuenta ahora con un conjunto de fotografías y películas que hablan del interés que despertaba la actividad ballenera en personas de distintas características e inquietudes.

Se visitaron y registraron las ruinas de las estaciones balleneras de: Bahía Águila, en Punta Arenas; San Carlos de Corral, próxima a Valdivia; Puerto

[59] Pastene & Quiroz 2010.

Macaya, en isla Santa María; Chome, cerca de Talcahuano; Quintay, contigua a Valparaíso, Bajo Molle, en las inmediaciones de Iquique. Desafortunadamente no se pudo visitar las de isla San Pedro, en Quellón, e isla Huafo, al sur de la isla Grande de Chiloé. Interesaba, aunque la actividad estuviese detenida, "estar ahí", contemplar y sentir las "ruinas", participar en forma directa de su abandono.

Se indagó en los museos y en colecciones privadas buscando "artefactos balleneros", objetos que hablaran de una actividad desaparecida. Aparecieron algunos arpones, cuchillos, ganchos, calderos, incluso fusiles y cañones.

Se sostuvieron intensas conversaciones o "entrevistas" con personas que participaron de las faenas balleneras, que pudieron observarlas o escucharon de sus mayores algunas historias y relatos sobre ellas. Estas entrevistas se realizaron en: Punta Arenas, Melinka, Quellón, Castro y Ancud; Corral, San Carlos de Corral y Valdivia; isla Mocha e isla Santa María; Chome, Talcahuano y Concepción; Quintay, Valparaíso y Quilpué; Iquique y también en Santiago. La información era bastante extensa para aquellas operaciones balleneras más "recientes" (Bajo Molle, Quintay, Chome), muy escasa para las "intermedias" (Punta Arenas, Chiloé, Valdivia) e inexistente para las más "tempranas" (Valparaíso, Talcahuano, Coquimbo)[60]. Son "recuerdos", es decir, interpretaciones contemporáneas de hechos (o, para ser justo, de interpretaciones) pretéritos.

Este "todo" anhelado está muy lejos de ser un relato lineal y continuo sobre una actividad que se desarrolla en el tiempo histórico. Hay razones y motivos que aún se desconocen, muchos detalles fugitivos inasibles.

[60] Se ha utilizado una "terminología arqueológica" para referirse a este ordenamiento cronológico que se propone para las operaciones balleneras desarrolladas en las costas de Chile.

PRIMERA PARTE
LA PESCA DE BALLENAS

Barcos llenos de trigo que temblaron
sobre las olas como en las llanuras
el viento cereal de las espigas:
naves de las ballenas, erizadas
de corazones duros como harpones,
lentas de cacería, desplazando
hacia Valparaíso sus bodegas,
velas grasientas que se sacudieron
heridas por el hielo y el aceite
hasta colmar las copas de la nave
con la cosecha blanda de la bestia.
Barcas desmanteladas que cruzaron,
de tumbo en tumbo en el furor marino,
con el hombre agarrado a sus recuerdos
y a los andrajos últimos del buque,
antes que, como manos cercenadas,
los fragmentos del mar los condujeran
a las delgadas bocas que poblaron
el espumoso mar en su agonía.

Neruda 2005, fragmento poema
"Los navíos", canto XIV: pp. 433-434.

Capítulo I
LA PESCA DE BALLENAS ENTRE LOS PUEBLOS ORIGINARIOS: DE SUR A NORTE

Las poblaciones que vivían, y aún viven, en las costas americanas antes de la llegada de los europeos son considerados, de acuerdo con la legislación nacional e internacional como "pueblos originarios" o "pueblos indígenas" y se usan en este texto esos nombres, aunque sean denominaciones todavía discutibles. En el extenso litoral que se extiende entre Arica y el cabo de Hornos se encuentran varios pueblos originarios o indígenas que utilizaban, de una forma u otra, las carcasas de los cetáceos que varaban en sus costas o eventualmente los cazaban, para satisfacer sus necesidades de subsistencia. También se conoce, al menos de forma parcial, el papel que representaron las ballenas en la cosmovisión de algunos de estos grupos.

La información disponible corresponde a escritos de cronistas, viajeros y científicos que por diversas razones retrataron a los pueblos indígenas de la costa chilena, entregando alguna información sobre su vinculación con estos grandes mamíferos. La mayoría de los textos remiten al uso dado por estos pueblos de la carne, grasa y huesos de los ejemplares varados. Sin embargo, hay algunos datos, escasos, que se refieren a la caza de ballenas, como ocurre con las descripciones de Antonio Vásquez de Espinosa, Jacques Duplessis y Thomas Bridges. También hay algunos escritos relacionados con el papel que representaron los cetáceos en la cosmovisión de los pueblos originarios. Son datos fragmentarios, pero que, a pesar de ello, permiten decir algo significativo para la comprensión de la relación entre hombres y cetáceos en la costa del Pacífico. Es importante destacar que la hipotética caza o aprovechamiento de animales varados desarrollada por los pueblos originarios antes de la llegada de los europeos era una actividad de subsistencia.

La caza "de subsistencia" en la que "la carne y los demás productos son usados exclusivamente para consumo local" y no son comercializados fuera de sus comunidades, se diferencia de manera significativa de la denominada caza comercial[61]. La caza de subsistencia es realizada por pueblos aborígenes, indígenas o nativos, quienes

> "siglos, y posiblemente incluso milenios, antes del desarrollo de la caza comercial [...] realizaban cacerías de ballenas para satisfacer sus necesidades de subsistencia"[62].

[61] Donovan 1982.
[62] Tillman 2008: 437.

Este tipo de caza se considera "diferente y tiene un carácter distintivo [...] al de las operaciones balleneras comerciales, de mayor escala"[63]. Sin embargo, la frontera entre ambas modalidades es difusa y se presta, en muchos casos, para confusiones y críticas.

Es importante destacar que la Comisión Ballenera Internacional (CBI) se da cuenta del problema cuando al proponer una moratoria para la caza comercial de los grandes cetáceos en 1980 entiende que debe considerar aquellas operaciones que realizaban ciertos grupos que dependían de este tipo de actividad para la supervivencia de su propia cultura. De esta manera, se forma un grupo de trabajo, integrado por antropólogos y biólogos, para discutir este tema y plantear en un informe sus conclusiones.

El grupo de trabajo creado por la CBI considera que en la caza de ballenas de subsistencia concurren tres factores:

1) el consumo personal de los productos para alimento, combustible, abrigo, ropa, herramientas o transporte por los participantes de la cosecha,
2) el trueque, comercio o intercambio de productos de la ballena en su forma cosechada con parientes de los participantes en la cosecha, con otros en la comunidad local o con personas de otras localidades con quienes los residentes locales comparten lazos familiares, sociales, culturales o económicos. En el trueque y comercio está involucrada una forma generalizada de moneda, pero la parte predominante de los productos de cada ejemplar son normalmente consumidos o utilizados en forma directa dentro de la comunidad local;
3) la elaboración y venta de artículos de artesanía en productos de la ballena, cuando se cosecha para los fines definidos en 1) y 2)[64].

La CBI cree necesario crear un nuevo concepto, lo denomina caza aborigen de subsistencia (ASW), y la define como aquella realizada

> "para el consumo aborigen local, desarrollada por o en nombre de pueblos aborígenes, indígenas o nativos, que comparten fuertes lazos comunitarios, familiares, sociales y culturales, relacionados con una dependencia tradicional continua de las ballenas y su uso".

Consumo local se refiere, en este caso, a

> "los usos tradicionales de productos de la ballena por comunidades aborígenes, indígenas o nativas para satisfacer sus requerimientos nutricionales, de subsistencia y culturales",

lo que incluye el comercio de bienes "que son sub-productos de las capturas de subsistencia". Capturas de subsistencia son aquellas "capturas de ballenas

[63] Gambell 1993.
[64] Donovan 1982: 49.

realizadas mediante operaciones balleneras de subsistencia"[65]. La CBI reconoce hoy la vigencia de operaciones balleneras de subsistencia desarrolladas por pueblos aborígenes u originarios en Groenlandia (Dinamarca), Chukotka (Rusia), Alaska (Estados Unidos) y Bequia (San Vicente y Granadinas). El año 2016 se cazaron bajo esta modalidad un total de 361 ballenas, 165 minke, ciento veinte grises, sesenta y uno boreales, nueve de aleta y seis jorobadas[66].

El concepto de caza aborigen de subsistencia ha sido motivo de serias discusiones tanto desde aquellos países denominados "antiballeneros" como también en los "balleneros". Para los primeros la moratoria debería ser total, sin excepciones, incluyendo la llamada caza aborigen de subsistencia; para otros la definición debería ser más amplia de modo que incluyera la denominada caza costera en pequeña escala (STCW), desarrollada por comunidades no aborígenes (en Noruega, Islas Feroe, Islandia y Japón). La propia CBI reconoce que hay cuestiones confusas en estas definiciones y que se necesita una mayor precisión en el concepto. En este caso se utilizará para denominar aquellas operaciones desarrolladas por los pueblos originarios antes de la llegada de los europeos y que se proyecta durante el periodo colonial e, incluso, republicano. En las costas chilenas la caza de subsistencia está representada por las operaciones emprendidas por diversos grupos que residían en la costa antes de la llegada de los europeos. La caza dicha estaba acompañada y probablemente antecedida por el aprovechamiento que estos mismos grupos hacían de las numerosas ballenas que varaban en diversos puntos de la extensa costa chilena.

* * *

El antropólogo alemán Martin Gusinde piensa que, en la práctica, los grupos canoeros del extremo sur americano no cazaban ballenas: "nunca se aproximan a un animal completamente sano, pues podría resultarles muy peligroso". Sin embargo, cuando veían un ejemplar acosado o herido, se acercaban en sus canoas desde todas direcciones,

> "los hombres lanzan sus largos arpones y todos tiran violentamente de las cuerdas para hacer mayores las muchas y graves heridas del animal. Es atacado por todos lados, basta que, al fin, cada hombre le arroja todas las armas que tiene a mano".

Si consiguen dar muerte al animal

> "entonces arrastran la enorme presa a la playa aprovechándose de la marea con cuyo auxilio empujan el deforme cuerpo del animal lo más alto que pueden tierra adentro".

[65] Donovan 1982.

[66] IWC 2017: 117. Ese mismo año, 2016, Japón capturó bajo permiso especial [caza científica] un total de 488 ballenas, 372 minke, noventa sei y veintiséis bryde. Noruega e Islandia, países que objetan la moratoria, cazaron en 2016 con fines comerciales 637 ballenas minke, *ibid.*

Los resultados de la pesca "abastece a muchas familias durante varias semanas; su carne y aceite huesos y tendones, barbas y dientes tienen un útil y variado aprovechamiento"[67]. Los yamana no se acercan a un animal sano, pues el efecto de sus arpones es reducido:

> "el hecho de que los indios tengan a veces éxito con estas armas es producto de sus esfuerzos ininterrumpidos [...] piensan en la abundancia de tocino y carne [...] que una sola ballena, sea grande o pequeña, proporcionará a muchas familias sin esfuerzo suplementario alguno"[68].

El ingeniero Jacques Duplessis, integrante de la expedición de Beauchesne-Gouin a tierras australes realizada entre 1698 y 1701, entrega un relato en el que señala la manera en la que los kaweshkar la cazan:

> "van en cinco o seis canoas juntas y cuando encuentran una la persiguen, la arponean con grandes flechas, cuyas puntas eran de hueso o de piedra tallada muy industriosamente, enseguida se la deja perder sangre y cuando está muerta, la marea la arroja a la costa, donde van a buscarla algunos días después. La primera canoa que la encuentra hace grandes humaredas, para advertir a los otros que se reúnan allí y que cada uno tome su parte, la cual comen completamente cruda, carne y grasa"[69].

Lucas Bridges señala que su padre, Thomas Bridges,

> "sólo oyó de un caso de una ballena que fuese muerta por los yaganes; en esa ocasión se empleó toda una flota de canoas y el ataque duró más de venticuatro horas"[70].

Se trataba de la caza de un ejemplar pequeño, juvenil, de unos seis metros de largo. Thomas Bridges menciona que "cerca de diez canoas llegaron trayendo partes de la ballena, la que fue muerta literalmente pulgada por pulgada, habiendo recibido su cuerpo algo así como 100 arponazos". Fue perseguida durante casi dos días[71].

Samuel Lothrop relata que los indios canoeros se aventuraban a atacarlas que se encontraban en aguas poco profundas[72]. Antonio Coiazzi, señala que los yaganes

[67] Gusinde 1951: 212-213.
[68] Gusinde 1986: I, 503.
[69] Duplessis 2003 [1701]: 133.
[70] Bridges 1952: 71.
[71] Bridges 1875: 12-13.
[72] Lothrop 1928: 33.

> "en sus débiles canoas osan atravesar canales, se internan en todos los complicados brazos de aquel archipiélago, y hasta se meten en alta mar para seguir [...] una ballena herida que lleva enterrada la punta del arpón atada a la correa"[73].

No hay consenso entre los cronistas respecto de la naturaleza de la relación entre los canoeros y los cetáceos.

Entre los yaganes, la caza de animales está siempre referida en el diálogo entre los hermanos Yoaloj. El hermano menor le indica al mayor que los humanos siempre deben tener trabajo:

> "por eso los hombres también deben salir de caza y cuando hayan muerto leones del mar y ballenas, las mujeres estarán obligadas a preparar el aceite y sólo entonces saborearlo ya que sabe mucho mejor después del trabajo"[74].

La ballena tiene un papel destacado en la cosmovisión de los selk'nam[75]. Martín Gusinde señala que uno de las características centrales que tienen algunos *xo'on* o chamanes es el poder o *waywuyen* para conducirlas a tierra y así cumplir con sus propósitos[76]. En periodos de hambruna la gente obligaba a sus *xo'on* a "atraer una ballena a las costas"[77]. Los chamanes selk'nam las atraían "hacia la costa y que las remataban con flechas invisibles", eran *ochen-maten*[78]. El *xo'on* "cantaba mientras la mantenía en el mar y se pasaba dos o tres días cantando, porque la sujetaba con el poder del xo'on"[79]. Mientras se encontraba en trance, "alguien era enviado cada tanto hasta la costa para ver si la ballena muerta se acercaba". Si llegaba a la playa, "se le acreditaba al chamán haberla transportado sobre sus hombros". Durante el trance "el chamán temía llegar a hundirse bajo el peso de la ballena". La gente decía que de la boca del *xo'on* "salía un chorro de aceite a medida que el animal se aproximaba a la costa"[80]. Lola Kiepja cantaba de esta manera:

> "la ballena está montada sobre mí/está sentada sobre mí/La estoy esperando, la ballena macho/La ballena, mi padre, está por ahogarme/La estoy esperando"[81].

Los grupos fueguinos, yaganes y kaweshkar, cazaban ballenas solo de manera ocasional y los ejemplares cazados no eran adultos ni saludables. Sin

[73] Coiazzi 1997: 105.
[74] Koppers 1997: 169.
[75] Massone y Prieto 2005.
[76] Gusinde 1982: 614-622.
[77] Chapman 2002: 161.
[78] *Op. cit.*: 172.
[79] *Op. cit.*: 64.
[80] Chapman 2002: 172.
[81] *Op. cit.*: 64.

embargo, la caza simbólica[82] descrita entre los selk'nam y también presente entre yaganes y kaweshkar plantea un tema de relevancia en este estudio. Se ha utilizado el concepto de caza simbólica para definir un aspecto esencial en la actividad médica chamánica:

> "cantar para curar equivale a dar caza al más peligroso cazador de seres humanos, a menudo representado [...] por un animal sobrenatural, como un jaguar o una anaconda mítica"[83].

La palabra ritual no se ve "como fragmento de un discurso, a menudo imaginario [...] sino más bien como un instrumento de esta caza simbólica"[84]. Los cantos de los xo'on selk'nam cumplen, sin duda, con este propósito.

* * *

Para los canoeros del extremo sur americano, la varazón de una ballena era "un gran regalo de la naturaleza"[85]:

> "son repetidamente mencionadas en la literatura temprana como un suministro de grandes cantidades de comida y grasa y como fuente importante de materias primas" para las poblaciones fuego-patagónicas[86].

La noticia de la presencia de una ballena en algún punto de la costa, hacía que se viajara desde lugares muy lejanos para compartir todos sus productos[87]. Con un solo ejemplar

> "se abastece a muchas familias durante varias semanas; su carne y aceite, huesos y tendones, barbas y dientes tienen un útil y variado aprovechamiento"[88].

Para los diferentes grupos que habitaban los archipiélagos australes, "la varadura de una ballena era pretexto de fiestas y danzas"[89]. Las familias "acampaban preferentemente en las cercanías y se entregaban a una desenfrenada comilona"[90].

[82] Un concepto diferente de caza simbólica es el que aplican Marisol Palma y Peter Mason cuando indican que las imágenes de yaganes en un barco "separados del resto de la tripulación, y expuestos al lente fotográfico implican una caza simbólica que es semejante con la desigualdad implicada en el acto de cacería", Palma & Mason 2016: 161.

[83] Severi 2010: 326.

[84] *Ibid.*

[85] Chapman 2012: 81.

[86] Piana 2005: 124.

[87] Furlong 1917; Lothrop 1924.

[88] Gusinde 1951: 212-213.

[89] Emperaire 1963: 122.

[90] Gusinde 1991: I, 299-300.

Una ballena varada o muerta "era tomada con entusiasmo tanto por los fueguinos como por los chonos"[91]. Disponer de ella no solo era "tener abundancia de alimentos", sino, también, "era signo de riqueza" y en ese sentido, para los yaganes, "la ballena era el alimento más importante"[92].

La información etnográfica sobre el aprovechamiento de cetáceos varados entre los fueguinos es numerosa y muy variada. Por ejemplo, Diego de Rosales sostiene, en su crónica escrita en el siglo XVII, que

> "solamente algunos indios chonos y sus confinantes, vecinos al Estrecho de Magallanes, las comen y se untan todo el cuerpo con su aceite o manteca; pero no las persiguen, sino que de las muchas que dan al través en sus costas sacan lo que han menester para su alimento"[93].

José García Martí, jesuita como Diego de Rosales, escribe en su diario de viaje a los archipiélagos australes en 1765 que

> "un indio caucahue que lo acompañaba le dijo que siendo joven de unos catorce años fue con los suyos a comer de una ballena varada en ese puerto, concurriendo también un grupo de indios calenes y durante el lapso de un mes estuvieron las dos naciones indias alimentándose de la ballena"[94].

Chonos, caucahues y calenes, independiente de sus diferencias, se juntan para comer carne y grasa de ballena. Estas notas pueden ser complementadas con una larga lista de referencias que hablan de lo mismo: del aprovechamiento integral que hacían estos grupos de los ejemplares que varaban en sus costas.

Martín Gusinde, uno de los investigadores que más páginas le dedicó a los pueblos del extremo sur de Chile y quien, de una manera u otra, recopila toda la información disponible en su época (década de 1920) y la une en "un relato oficial", señala que los yaganes se acercan, a veces, a la ballena varada "y cortan grandes trozos de grasa del cuerpo del animal que llevan a la costa en sus botes"[95], pero generalmente la arrastraban a tierra:

> "cada hombre asesta su gran arpón profundamente en su cuerpo y desenrolla la larga cuerda [...]; cada mujer guía su propia canoa en dirección a la costa más cercana, mientras que los hombres tiran detrás de sí la ballena con el lazo desenrollado [...]; si se hallan reunidas unas veinte canoas y la corriente marítima ayuda en forma considerable, este extraño convoy se aproxima a la orilla más cercana [...] se espera la aparición de una marejada

[91] Cooper 1917: 190.
[92] Swensen 2014: 74.
[93] Rosales 1878: I, 305.
[94] Garcia 1889: 42.
[95] Gusinde 1986: I, 501.

o marea alta que arroje la ballena a la costa con un golpe poderoso. Pueden transcurrir días enteros hasta que todo esto ocurra”[96].

Algo semejante sucede entre los kawésqar, quiénes

“reunía[n] una veintena de embarcaciones, haciendo un total de cincuenta hombres, o más, alrededor del gigantesco animal. Su ocupación consistía en clavarle profundamente, uno después de otro, sus grandes arpones y retener en lo posible sus largas cuerdas de cuero”.

Cada hombre tiraba de su cuerda

“con un fin determinado: llevar el enorme cuerpo del animal hacia la costa. Trataban de subir con la marea, lo más arriba posible de la playa el cuerpo de la ballena”[97].

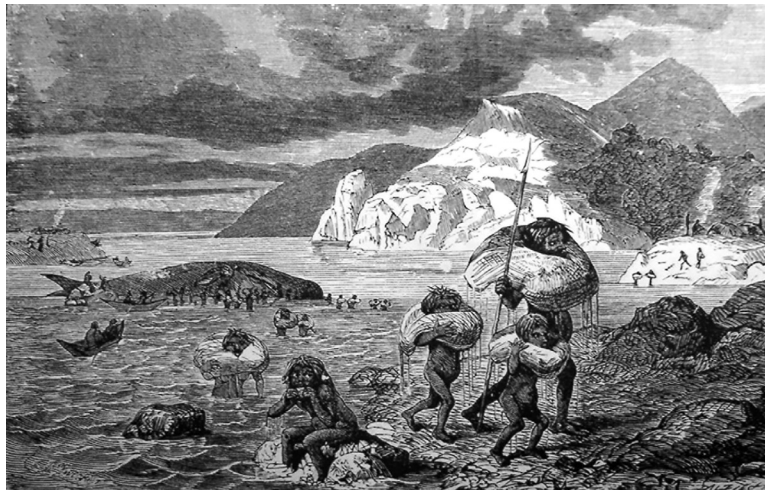


Figura 1. Faenamiento de una ballena varada por los yaganes y traslado de los trozos de tocino a la playa, c. 1865, en Archivo Klaus Barthelmess, Colonia, Alemania, n.° 1234.

Martin Gusinde menciona en su etnografía sobre los yaganes, la costumbre de trasladar trozos de grasa de ballena sobre la cabeza:

“todos los habitantes de una comarca celebran con júbilo indescriptible la presencia de una ballena que el mar arrastra hacia la tierra o que encalla en la costa. Los hombres de más edad y ascendiente se ponen de acuerdo con aquel que vio o tocó por primera vez la ballena acerca de quién se hará cargo de desmembrarla”.

[96] Gusinde 1986: I, 501.
[97] Gusinde 1991: I, p. 299.

No todos pueden desempeñar esta tarea y se necesita de un verdadero especialista para que "la distribución se haga sin inconvenientes y para que se pierda la menor cantidad de carne y grasa posible". El *wálaputës*, "como se denomina al hombre diestro en desmembrar una ballena", con cuatro o cinco ayudantes, "emprende la tarea de trinchar al animal". Para hacerlo

> "se colocan junto o encima de la ballena y comienzan a separar con una valva de mejillón afilada trozos de grasa del tamaño de un pequeño tablero de mesa".

Quita la piel y desde arriba "practica las incisiones que llegarán hasta el tejido muscular". Desprende "cada trozo de grasa cuadrada por debajo y se lo entrega al primer candidato" pero, "antes de entregar una pieza practica una larga incisión en la parte central de la misma por la cual el receptor introduce la cabeza". De esta manera

> "el trozo de grasa le colgará del cuello a la manera de un gran collar que le cubre los hombros y con él supera en comodidad la de llevarlo cargado al hombro o en los brazos; así no se puede escapar y a la vez tiene las manos libres".

Todos los que asisten "recibirán su trozo de la misma manera y regresarán una vez que lo hayan comido"[98].

Esta costumbre fue relatada y representada en un trabajo de naturaleza etnográfica publicado en 1860 por el novelista Thomas Mayne Reid[99]:

> "cuando una de estas ballenas se encuentra muerta en la playa –pues no tienen la habilidad ni el coraje para capturarla– el afortunado accidente genera entre ellos una temporada de regocijo. Si sólo puede ser alcanzada por agua, en una flota de canoas reman juntos hacia el lugar, si está en tierra, toda la comunidad llega a pie, hombres, mujeres y niños. En una hora o dos, regresan a sus aldeas, cada uno con un gran 'pedazo' de tocino aleteando sobre sus hombros y la cabeza arriba, emergiendo a través de un agujero cortado en el centro de la pieza, como un ranchero mexicano usa su 'sarape' o un habitante de las pampas su 'poncho' de lana. Una fiesta sigue a esta singular procesión[100].

* * *

El militar español Alonso Gonzalez de Nájera señala, a fines del siglo XVI, que el mar que baña las costas de Arauco está poblado de

[98] Gusinde 1986: I, 558.
[99] Quiroz *et al.* 2016: 61.
[100] Mayne 1860: 442, véase figura 1.

> "muchas ballenas, las cuáles vi yo no pocas veces de lo alto de los cerros que caen sobre él y por sus playas se ve cantidad de huesos de ellas tan grandes que en el castillo de Arauco muchos de ellos, que son de los nudos del espinazo, sirven en las casas de asientos"[101].

Los habitantes de esas costas "hacen coseletes[102] de lo que llaman barba de ballena,

> "que resiste las flechas, formados de tablas de anchura de una mano, cosidas unas con otras, de manera que vienen a ceñir el cuerpo y hacer forma de coraza, aunque no muy ajustada"[103].

También los frenos a sus caballos "los traen de barbas de ballena"[104].

El historiador jesuita Alonso de Ovalle escribe en 1646 que abundan en los mares de Chile y también el ámbar que ellas producen, del que "como los indios no lo conocen, no lo estiman, como tampoco hacían caso de él los araucanos"[105]. Diego de Rosales, por su parte, al describir los "anfibios marinos" de Chile en el siglo XVII señala que "no ay aquí quien se ocupe en pescarlas y mucho menos en beneficiarlas"[106]. Del mismo modo, Juan Ignacio Molina, otro jesuita, entrega, en varios de sus textos, fechados entre fines del siglo XVIII y comienzos del XIX, algunos datos sobre la relación entre los mapuches y estos mamíferos marinos, pero nada dice sobre el uso de los cetáceos. Los "araucanos" llamaban *yene* "a todas las ballenas de gran corpulencia que distinguen después con varios epítetos adaptados a su forma". Y al ámbar gris le decían *meyene*, "es decir estiércol de ballena"[107].

Alonso de Ovalle informa de las varazones de ballenas y de los beneficios que los mapuches sacan de ellas:

> "No sabemos que estos peces mueran de muerte violenta, porque su disforme grandeza los defiende bien, así del hombre como de otro cualquiera contrario, pero como no están exentas dela común deuda, que pagan todos los vivientes a la muerte, cuando se sienten a cercar a ella se van también acercando a tierra, a donde el mar que no consiente en sí ninguna corrupción las arroja, o muertas o para morir, que es cosa de ver como dan en aquellas costas, y playas midiéndose con ellas aquellos cadáveres de tan inmensa mole, que por más que se ve siempre se admira. Allí mismo

[101] Gonzalez de Nájera 1866: 72.

[102] Coselete es el nombre que se le daba en los siglos XVI y XVII a una coraza ligera, generalmente de cuero, que usaban ciertos soldados de infantería, Almirante 1869 302-304.

[103] Gonzalez de Nájera 1866: 179.

[104] *Op. cit.*: 210.

[105] Ovalle 1646: 43.

[106] Rosales 1878: I, 39.

[107] Molina 1788: 85, 254.

se hace el aceite con la fuerza del sol, que derrite su gordura, y cuando el tiempo ha consumido la carne quedan las costillas y demás huesos blancos, de que se aprovechan los indios para hacer algunos bancos, y pudieran hacerse otras muchas curiosidades”[108].

El uso de los huesos de ballena como materia prima para la fabricación de instrumentos era una característica notable de la relación que tienen los mapuches del centro-sur de Chile con los cetáceos. Se han encontrado una serie de artefactos elaborados en huesos de cetáceos en las excavaciones desarrolladas tanto en la isla Mocha como en la costa araucana, lo que muestra, para los distintos segmentos cronológicos de su prehistoria, evidencias del uso de restos de ballenas, otorgando una gran profundidad cronológica a la relación entre el hombre y los cetáceos en las costas del centro-sur de Chile. No se pudo encontrar huellas en los huesos que permitan asegurar el consumo de carne o tocino de ballena entre los habitantes de la isla, aunque “la posibilidad que quede una marca de este tipo de actividad en los restos óseos [de cetáceos] es bastante remota”[109].

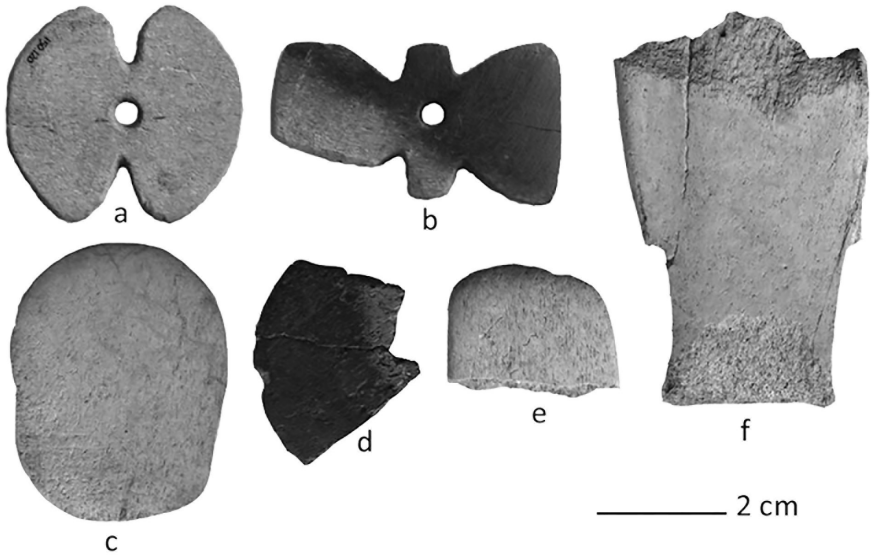


Figura 2. Objetos elaborados en hueso de ballena provenientes de sitios arqueológicos en isla Mocha, complejo El Vergel. Quiroz & Fuentes 2012.

El universo de objetos elaborados en huesos de ballena era vasto y diverso. Estaban las “torteras”, objetos circulares con un orificio en el centro y cuatro muescas en los bordes, aunque algunas tienen forma de mariposa, también

[108] Ovalle 1646: 43-44.
[109] Quiroz y Fuentes 2012: 485.

con un orificio en el centro. La tortera se usa para trenzar los hilos que luego van a ser tejidos. Había también "palas", "azadas", "cuñas", "machetes", "flotadores" elaborados en hueso de ballena (en la figura 2 se puede observar una pequeña muestra de estas piezas). En la actualidad, ninguno de estos artefactos se encuentra en uso.

Pero, tal vez, el artefacto más conocido sea el *ñirewe*, utilizado para apretar los hilos de sus tejidos, único objeto en hueso de ballena aún en uso entre las tejedoras mapuches contemporáneas. Según algunos autores, el significado etimológico de *ñirewe* es "instrumento para tejer", derivado de los términos *'nguren'*, 'tejido' y '*we'*, 'instrumento'[110], dando testimonio de la relevancia que tiene en el proceso textil. Las mandíbulas de la ballena o tranayene (de *trana* = quijada, *yene* = ballena) "son aprovechados para fabricar ñerehue, aparato largo, plano y fusiforme con que las tejedoras aprietan el tejido"[111].

El *ñirewe*, obtenido de la mandíbula o de una costilla, tiene forma de una paleta rectangular con sus extremos redondeados. Sus caras se presentan bastante pulidas debido al uso. Las dimensiones de los *ñirewe* en hueso de ballena son bastante variables, con un largo que va desde los treinta hasta los ochenta cm[112].

Para Claude Joseph "los huesos no tienen actualmente [1930] muchas aplicaciones para la fabricación de artefactos araucanos"[113].

* * *

Entre los mapuches se ha recogido un relato que habla de las ballenas y las almas de los difuntos. La antropóloga Sonia Montecino indica:

> "las tempulkalwe son representaciones de mujeres viejas que, transformadas en ballenas, trasladan el alma de los muertos hasta la orilla del 'mundo de abajo'".

Agrega:

> "el lugar donde se reúnen las almas de los fallecidos se sitúa en la isla Mocha, en un lugar denominado Ngullchenmaiwe. Se dice que una tempulkalwe era la balsera y otra cobraba los pasajes en llanka"[114].

Los datos que presenta Sonia Montecino están basados en un trabajo publicado por Berta Koessler-Ilg[115], que transcribe y comenta dos canciones del

[110] Lenz 1910.
[111] Joseph 1931a: 249.
[112] Valenzuela 2018.
[113] Joseph 1931a: 249.
[114] Montecino 1989: 30.
[115] Koessler-Ilg 1962.

cacique Abel Kurüuinka, de San Martín de los Andes, República Argentina, relacionadas con este tema:

> (a) "Recién después de nueve días de mi muerte, iré con las cuatro trempulkalue. Estarán esperándome. Tengo las llanka y mi treua me seguirá voluntariamente. No tomará el uekufe mi cabeza en sus manos. Para llevarme ha enviado un mensajero, pero estoy vivo y puedo mejorar. Así ha dicho la machi";
>
> (b) En el balseo me ayudarán. Son cuatro las trempulkalue, pondrán un puente y me será fácil pasar, con la treua negra, por el camino que siguieron mis abuelos. No caeré en el cráter y no seré alue püllomeñ".

Berta Koessler-Ilg comenta que las *trempulkalue* son

> "mujeres viejas, transformadas en ballenas, que llevaban el alma de los muertos hasta la orilla del mundo de abajo, en dirección al poniente. Las almas se reunían en la isla Mocha en un lugar llamado kulchenmaiue. Otra vieja cobraba los pasajes en llanka (las que se depositaban en la sepultura, junto al muerto). Además había para el transporte de las almas un balsero, que exigía más pago y estaba siempre de mal humor. El guía tenía que ser un perro negro, que conocía los caminos de allá. De vez en cuando el balsero exigía pago por el perro"[116].

También remite a Tomás Guevara[117] para una información más detallada[118]. Lo que dice este autor es que "algunos cronistas" informan que

> "inmediatamente de sepultado el cadáver llegaba el alma a la orilla del mar y una vieja transformada en ballena, llamada trempilcahue, la conducía a la otra banda. Antes de llegar al término del viaje, había un paso estrecho que vigilaba otra vieja, a la cual se pagaba una contribución de pasaje o en su defecto ella le arrancaba un ojo al viajero"[119].

Además, indica que el mapuche "radicó la mansión de ultratumba en la isla Mocha"[120]. Recoge, además, "una leyenda" relacionada, que circula en "las tierras del poniente y el centro" del territorio mapuche, que indica las almas de los muertos

[116] Koessler-Ilg 1962: 29-31.
[117] Guevara 1908.
[118] Koessler-Ilg 1962: 29.
[119] Guevara 1908: 278-279.
[120] *Op. cit.*: 279.

> "llegan a la orilla del mar a un paraje donde hay una barranca muy alta y cortada a pique, abajo bulle el mar en una hondura profunda. Llaman a gritos al trempilcahue (especie de lanchero) con estas palabras nontupaguen trempilcahue yem (ven a pasarme). Llega y se emprende el viaje expuestos a riesgos inminentes"[121].

El relato que recoge Tomás Guevara se encuentra ampliamente difundido durante el siglo XVIII[122]. Tal vez la referencia más completa esté en el *Compendio de la historia civil del reino de Chile* escrita por Juan Ignacio Molina:

> "al instante que los parientes han abandonado al difunto, una vieja llamada tempulcague viene, como ellos dicen, en forma de ballena, para llevarlo a los Campos Elisios, pero antes de arribar allí debe pagar el pasaje a otra pésima vieja, que está en cierto paso estrecho, la cual quita un ojo a los pasajeros cuando no es puntualmente satisfecha"[123].

Otros autores se han referido también a este relato. Ernesto Moesbach indica:

> "según una creencia, aunque no uniforme, de los antiguos, unas antepasadas viejas (trempulcalhue), transformadas en ballenas, llevaban las almas de los muertos hacia la puesta de sol, cobrando otra vieja el pasaje, pago que se efectuaba mediante llancas sepultadas con el cadáver".

Agrega: "el sitio de aquel recogimiento se llama ngullchenmaihue (literalmente lugar occidental de reunión para la gente) y se hallaba en la Isla Mocha[124].

Algunos autores han señalado que Tomás Guevara "redescubre" un relato que aparece en el Flandes Indiano del siglo XVII de Diego de Rosales. Pero eso no es así. La única referencia relacionada que se encuentra en ese texto dice que las almas de la gente común van, después de morir, "a la otra banda del mar, a comer papas negras"[125], aunque en otro trabajo, aún no publicado en extenso, extiende su referencia al indicar que los habitantes de la Mocha señalan: "junto a su isla grande de la Mocha hay una muy pequeña, inhabitable, y que por ella pasan las almas de los muertos a la otra banda del mar a comer papas negras"[126]. En los textos no manifiesta una vinculación muy precisa de isla Mocha con el tema de las *trempulcalhue* ni de las ballenas.

Esta historia tiene muchas variantes y en la actualidad se la presenta bastante modernizada: las *trempülkalwe* eran cuatro ancianas, machis o entidades protec-

[121] Guevara 1908: 278.

[122] Olivares 1758, Febrés 1765, Cosme 1777, Havestadt 1777. Gómez de Vidaurre 1789; véase Campbell 2011.

[123] Molina 1795: 91.

[124] Moesbach 1989: 161-162.

[125] Rosales 1878: 163.

[126] Rosales 1991: 91.

toras[127], que al caer el Sol se sumergían en el mar para convertirse en ballenas blancas, para ir a buscar y guiar las almas de los difuntos hasta el *ngillchenmaywe*, lugar de encuentro donde se purificaban y sitio ligado a la isla Mocha. Las *trempülcalwe* nadan solo por las noches y no pueden ser vistas por los seres vivos[128].

En el campo de la ficción se ha vinculado el relato de las *trempülkalwe*, las cuatro ancianas convertidas en ballenas, que llevaban las almas de los muertos al oeste de la Mocha, con la historia de Mocha Dick, un cachalote albino que recorría las aguas de la misma isla durante el siglo XIX, inspiración de la afamada novela *Moby Dick* del escritor Herman Melville, dando origen a la novela gráfica *Mocha Dick, la leyenda de la ballena blanca*[129]. No resulta extraño, entonces, que en la versión actual del mito, las ancianas se conviertan en sendas "ballenas blancas".

* * *

La posibilidad de una caza de ballenas en el norte del país se plantea desde la existencia de un texto, bastante citado y muy conocido (y por lo demás, el único) donde aparece una descripción detallada escrita por el religioso carmelita Antonio Vásquez de Espinosa[130], quien habla en su *Compendio y Descripción de las Indias Occidentales* [1636] de la abundancia de las ballenas en la costa norte de Chile y de cómo los "indios" de estas costas (nunca les da el nombre de changos ni ningún otro nombre) las cazan y usan el aceite como bebida. La información fue aparentemente recopilada durante una visita realizada a esas costas entre 1617 y 1618[131], pero "comenzó a escribir el *Compendio* al retorno de su viaje por América, probablemente entre los años 1628 y 1629"[132].

Describe la estrategia de caza utilizada por los habitantes de la costa de la provincia de Atacama y el uso que hacen del aceite de ballena, que guardan en recipientes elaborados en cuero de lobo marino. El texto contiene una serie de relatos que permiten tener una idea muy clara respecto del tipo de cacería que realizaban los changos. El instrumento que utilizaban para la caza era una pequeña lanza con punta de cobre, que el chango llevaba atada a la muñeca mediante una cuerda de cuero de lobo. Esperaban que el animal estuviese dormido y se acercaban en forma sigilosa en una balsa de cuero de lobo, asestándole un golpe con la lanza debajo de la aleta:

> "la ballena viéndose herida se embravece dando grandes bramidos y golpes en el agua, que la arroja muy alto con la furia y cólera que le causa el dolor, y luego tira bramando hacia el mar. Hasta que se siente cansada y mortal".

[127] En este texto hay dos descripciones un poco diferentes del relato de las *trempülkalwe* que, para una mayor claridad, se han fusionado.

[128] Raymond 2016.

[129] Ortega & Martínez 2016.

[130] Vásquez de Espinosa 1948.

[131] Hay serias dudas que Antonio Vásquez de Espinoza recorriera las costas del norte de Chile y lo más probable que la información que utiliza la haya sacado de otras fuentes. Villalobos 1986.

[132] Marsili & Cisternas 2010: 466.

Los indios se arrojaban al agua y vuelven a la playa en la balsa. Observando desde la playa, esperaban que la ballena muera y vare. Acudían luego con toda la "parentela" y "parcialidad" para faenarla. "La abren por un costado donde están comiendo unos dentro y otros fuera seis y ocho días, hasta que de hedor no pueden estar allí". Comen su carne y esperaban que el Sol derritiera su grasa para obtener el aceite que guardaban en odres de tripas de lobo. Ese aceite era su principal bebida[133]. No hay otro texto que hable de la caza de ballenas entre los habitantes de las costas de Atacama.

El cronista señala que la balsa de cuero de lobo se constituye en una materialidad esencial para el éxito de la caza de ballenas. Se pueden acercar con sigilo y huir con rapidez cuando la circunstancia lo amerita. En términos básicos,

> "la balsa consistía en dos odres inflados dispuestos en forma convergente hacia la proa, hechos con cueros de lobo marino unidos con espinas de cactus entrelazadas con nervios o tendones e impermeabilizados con una mezcla de arcilla y aceite de lobo".

Una estructura de madera, unida "con cuerdas a los flotadores, proveía una cubierta para los tripulantes donde se podía acomodar la carga". Las balsas

> "eran impulsadas mediante remos de madera de doble pala plana y presentaban uno o los dos extremos de los flotadores leve o fuertemente levantados para cortar las olas"[134].

La embarcación era ocupada por uno o dos tripulantes. La balsa de cuero de lobos les permitió a sus portadores internarse en mar abierto "para pescar o arponear especies que son inaccesibles desde las orillas", entre los que estaba el atún, el congrio y el calderón[135]. La caza de cetáceos en el litoral atacameño tuvo

> "un carácter excedentario, debido a su gran masa corporal, facilidad de captura y abundancia [...], ya no fue necesario esperar casuales varazones de estas especies en las orillas de la playa. La caza mar afuera hizo posible incorporar regularmente la carne y el aceite de los cetáceos a la dieta de los habitantes de la costa, elevando sus insumos energéticos"[136].

[133] Vásquez de Espinosa, 1948: 618-619.

[134] Berenguer 2008a: 36.

[135] Berenguer 2008b: 27. El calderón o ballena piloto es un odontoceto de la familia *Delphinidae*. En las costas de Atacama se puede encontrar tanto al calderón común (*Globicephala melas*) como al tropical (*G. macrorhyncus*). Estas especies son conocidas por sus varamientos masivos. Aguayo-Lobo *et al.* 1998.

[136] Berenguer 2008b: 29.

Rodulfo A. Philippi señala en 1860: "el número de huesos de ballena que se ven en la playa es increíble" y una vez halló "la mitad posterior de un esqueleto entero"[137] , pero indica que no ha oído hablar "que haya encallado recientemente uno de estos animales monstruosos ni que haya sido el aceite o barba de ballena un producto de aquella costa"[138]. Asimismo, argumenta:

> "nada es más sencillo que un rancho [de changos]: se fijan en el suelo cuatro costillas de ballena o tronco de quisco [...] y se echan encima cueros de cabras, de lobos marinos, velas viejas, harapos y aún algas secas";

también las costillas sirven "de palos donde amarrar las mulas"[139].

Ricardo Latcham señala que si

> "en ocasión se varaba alguna ballena, era para ellos [los changos] fuentes de grandes riquezas; supliéndoles con abundantes viandas, i con materiales para la construcción de sus ranchos"[140].

Agrega:

> "las habitaciones de los changos y otras tribus de la costa eran de las más sencillas, consisten en un rudo armazón de palos, de costillas de ballenas, o donde no se encontraban, de una baja pirca, cubiertos de cueros de lobos marinos, formando una especie de toldo"[141].

La información sobre la caza de ballenas o el uso de sus productos no es muy abundante, pero las pinturas rupestres de El Médano y otras quebradas descubiertas hace poco, constituyen "textos" visuales que se deben considerar.

* * *

Las pictografías de El Médano fueron descubiertas y descritas por Augusto Capdeville en 1918 y "redescubiertas" y colocadas "en la prehistoria del desierto de Atacama y en la arqueología chilena" por Hans Niemeyer el año 1973[142]. En El Médano, a unos 75 km al norte de Tal Tal, hay numerosos paneles rocosos que muestran numerosas escenas de caza de cetáceos desde balsas de cuero de lobos: "cerca de 1500 imágenes en rojo, que reproducen escenas de pesca y caza en el océano más rico del planeta" se suceden en más de doscientos paneles a lo largo de 5 km de una serpenteante quebrada[143]. En estas pinturas

[137] Philippi 2008: 31.
[138] *Op. cit.*: 47.
[139] *Op. cit.*: 28, 128.
[140] Latcham 1910: 46.
[141] *Op. cit.*: 43.
[142] Ballester 2018.
[143] Berenguer 2008c: 53.

se reconocen cetáceos en escenas "de individuos a bordo de diminutas balsas de cuero de lobo, ejerciendo tracción con sus cuerdas de arpones clavados en el lomo de enormes cetáceos"[144]. En El Médano, "el tema del cetáceo arrastrado por balsas se encuentra repetido más de trescientas veces"[145]. En los años recientes se han encontrado nuevos sitios con pinturas del estilo El Médano en una serie de quebradas cercanas, en las que este motivo se repite[146].

Las pinturas han sido estudiadas desde diversos puntos de vista. Se ha tratado de identificar las especies representadas, distinguiéndose dos especies de cetáceos, la ballena de aleta y la ballena franca, considerando la forma general del cuerpo y la ubicación de las aletas. La ballena de aleta en las pinturas es representada con una forma

> "alargada y delgada, de aleta dorsal notoria y desplazada hacia la parte distal del cuerpo cercano a su cola, con aletas pectorales delgadas y un hocico evidentemente puntiagudo";

en cambio, la ballena franca se representa con

> "un cuerpo grueso hacia la cabeza que se va adelgazando hacia la cola, con dos aletas pectorales muy cerca de la cabeza y sin evidencia de aletas dorsales"[147].

Las descripciones concuerdan bastante bien con las realizadas por biólogos de ejemplares vivos[148].

Respecto de la identificación de las especies representadas en los paneles es interesante la reflexión que hace Agustín Llagostera sobre "el objeto de la caza" en la descripción de Antonio Vásquez de Espinoza. En su opinión no se trata de ballenas verdaderas, sino de *Globicephala*, un género de grandes delfínidos conocidos como calderones,

> "que muestran la inserción de la aleta dorsal en la vecindad del tercio anterior del torso, prácticamente sobre la caja toráxica [... donde] la penetración de un arpón produce daños irreparables";

además, los calderones miden

> "de 5 a 8 m de longitud y es conocida la costumbre de estos cetáceos de permanecer inmóviles cuando el mar está tranquilo, como si se abandonaran a un reposo completo"[149].

[144] Berenguer 2008c: 55.
[145] *Op. cit.*: 59.
[146] Ballester 2018.
[147] Ballester *et al.* 2016.
[148] Siefeld 1983.
[149] Llagostera 1990: 47.

En las pinturas hay varios cetáceos que tienen la forma de los calderones. También se indica la representación en los paneles de un posible cachalote[150].

Se ha considerado como una "escena de caza" las pinturas que representan a un cetáceo unido mediante una o más líneas con una o más embarcaciones (principalmente una), tripuladas por uno o más individuos[151]. En El Médano y en otros sitios recién descubiertos esta "escena" se encuentra presente en diversos paneles. Incluso, algunos autores han definido las pinturas, sin mayor discusión, como reproducciones de "escenas de caza marina desde balsas de cuero de lobo"[152].

La balsa de cuero de lobos es una de las materialidades más significativa representada en las escenas de caza. La balsa es representada con uno de sus flotadores "y con sus extremos levantados en forma de medialuna", reflejando

> "la imagen que este pueblo tenía sobre sí mismo, o más bien, la forma en que los pintores de la quebrada representaban la identidad de estos miembros de la comunidad costera"[153].

Pero las escenas pueden corresponder al remolque de cetáceos varados y no a la captura de animales sanos y libres. Las pinturas representarían formas de "caza pasiva", es decir, "la captura y procesamiento de las ballenas varadas en las costas" y no alguna modalidad particular de caza activa. Arne Kalland y Brian Moeran[154] proponen usar el término "caza pasiva" para referirse a la "captura" de ejemplares de cetáceos varados, muertos o moribundos y el concepto de caza activa cuando el objeto de la caza son animales sanos[155].

La cronología de las pinturas se extendería entre los siglos V y XVI de la era cristiana[156]. En general la mayoría de los estudiosos está de acuerdo en que las pinturas fueron realizadas durante el Formativo Tardío o Intermedio Tardío del Norte Grande, a pesar de una fecha muy temprana publicada hace poco[157]. Desafortunadamente "la data arqueológica aún no proporciona fechas concretas para el arte rupestre de El Médano"[158].

[150] Berenguer 2009: 77.

[151] Ballester *et al.* 2016.

[152] Mostny y Niemeyer 1984: 3-4.

[153] Berenguer 2009: 88.

[154] Kalland & Moeran 1992.

[155] Este término fue usado por primera vez en Hidemura & Fujimoto 1978. Sekai hogei-gyo (Whaling in Kyushu). Tokyo: Chikuma Shobo (en japonés). Véase Kalland & Moeran 1992.

[156] Berenguer 2009: 67.

[157] Se ha publicado una fecha de 7882±160 BP para los pigmentos de unas pinturas del alero Punta de Plata, Castelleti *et al.* 2015. Esta fecha sería "inconsistente con la evidencia ocupacional del sitio (fechado en el 1100 BP) y con la iconografía prehistórica local", Ballester 2018.

[158] Ballester 2018: 138.

* * *

La caza de ballenas entre los pueblos originarios del litoral chileno es un tema complejo, todavía por descubrir. La larga historia de las relaciones que establecieron los distintos grupos humanos que poblaron las costas del Pacífico oriental con las ballenas antes de 1790, hace suponer que la afirmación sobre la supuesta "originalidad" de la caza de un cachalote por el brazo de Archaleus Hammond, arponero de la *Emilia*, es, al menos, temeraria. Aunque no se tenga todavía la evidencia suficiente para comprobar la presencia de una caza activa generalizada antes de la llegada de los europeos, constituye una hipótesis que se deba considerar en serio.

La información disponible asegura la existencia de una caza pasiva de ballenas en las costas del Pacífico Oriental antes de la llegada de los europeos. Los restos de cetáceos se encuentran en innumerables sitios arqueológicos diseminados en la larga costa chilena como testigos de eventos ocurridos hace siglos.

Las razones de su presencia en el registro arqueológico no ha sido muy estudiada en Chile, pero existen importantes trabajos[159] que buscan visibilizar y explicar su existencia en el extremo sur de Sudamérica. Florencia Borella, Luis Borrero y Mauricio Massone[160] hablan de "la ballena visible", como un sugerente contrapunto al concepto de "the invisible whale" acuñado por Andrew Smith y John Kinahan[161]: la importancia de "ver lo que no se ve". En estos estudios se indica que "el consumo de carne de ballena no debe asociarse necesariamente a la presencia de huesos", pues lo que se espera es que "simplemente se cortaran las partes blandas, carne o grasa, para su transporte"[162]. Una de las razones de su presencia se explicaría por su uso como materia prima "para la fabricación de artefactos", como lo atestigua "la presencia de huellas de cercenamiento observada en los grandes fragmentos de costilla, cráneo y mandíbula de ballena", "el hallazgo de fragmentos menores y astillas tanto del tejido compacto como esponjoso" y, por supuesto, "la existencia de instrumentos y artefactos [...] confeccionados sobre huesos de ballena"[163]. No se puede tampoco dejar de considerar el hecho de que "se trate de restos tafonómicos, depositados naturalmente"[164]. Resulta imprescindible generar algunos criterios que permitan distinguir aquellos restos que son producto de actividades humanas de los que son depositados en forma natural[165].

Parece relevante citar algunos trabajos arqueológicos realizados fuera de la zona de estudio, que entregan sugerencias de líneas de investigación que permitan dilucidar la presencia de caza activa de cetáceos.

[159] Borella, Borrero & Massone 2008; Borrero *et al.* 2008.
[160] Borella, Borrero & Massone 2008.
[161] Smith & Kinahan 1984.
[162] Borella *et al.* 2008: 118.
[163] *Op. cit.*: 120.
[164] *Op. cit.*: 121.
[165] *Op. cit.*

Se ha publicado un trabajo que analiza los restos de cetáceos presentes en el sitio arqueológico Par-Tee en las costas del Pacífico Noroccidental[166]. En el sitio, ocupado entre el 350 a.C. y el 1150 d.C., se encontró una falange de ballena jorobada con una punta de arpón de hueso de alce fechada entre 430-555 d.C. que testimoniaría la existencia de un tipo de caza activa en estas poblaciones costeras[167]. Se estudió el conjunto completo de restos de cetáceos del sitio, buscando en forma sistemática evidencias de caza y procesamiento, incluyendo análisis de ADNa para determinar las especies de cetáceos presentes en el sitio. La poca evidencia obtenida para caza y procesamiento sugiere que los restos de cetáceos del sitio provienen del "aprovechamiento de ballenas varadas o a la deriva"[168]. Sin embargo, se puede indicar que la caza oportunista ocurriría en forma ocasional[169].

Estos resultados se deben situar en un contexto un poco mayor. Como lo señala Alan McMillan, el uso humano de las ballenas está documentado desde hace varios miles de años en el Pacífico Septentrional, "pero el advenimiento de la caza activa es mucho más difícil de discernir desde la evidencia arqueológica"[170]. Existen dificultades serias para comprender "las prácticas balleneras del pasado basada en los huesos de cetáceos recuperados en los sitios arqueológicos"[171]. Los huesos de ballena son comunes en los depósitos arqueológicos, pero el uso de ejemplares varados puede ser suficiente para explicar su presencia. La intensificación de las prácticas balleneras en la zona parece haber ocurrido "con el desarrollo del arpón especializado y la tecnología de flotación [...ocurrido] durante la última mitad del primer milenio de nuestra era" En definitiva,

> "los patrones de restos de ballenas y tecnología ballenera revelada por la arqueología refleja el conocimiento, las elecciones y acciones de balleneros individuales y sus comunidades en el pasado",

sin olvidar que "paquete ballenero" completo involucra "no solamente el equipamiento especializado [...] sino también los rituales asociados y los poderes sobrenaturales"[172].

Los restos de cetáceos pueden revelar la presencia de una cultura ballenera, entendida como

> "un complejo de rasgos que comprende no sólo las diversas maneras de capturar las ballenas sino también las formas de usar cada una de sus

[166] Wellman *et al.* 2017.
[167] Losey & Yang 2007.
[168] Wellman *et al.* 2017: 272.
[169] Losey & Yang 2007.
[170] McMillan 2015: 253.
[171] *Op. cit.*: 230.
[172] McMillan 2015: 256.

partes (piel, carne, aceite, huesos), tanto en su vida cotidiana como en la religión y el arte"[173].

La cultura ballenera está formada por:

"un conocimiento compartido sobre la cacería de ballenas que es transmitido a través de generaciones [... y que] abarca un patrimonio y una cosmovisión comunes, una comprensión de las relaciones ecológicas (incluidas las espirituales) y tecnológicas entre seres humanos y ballenas, procesos de distribución especiales y una cultura alimenticia"[174].

No es sencillo para el registro arqueológico alcanzar estas abstracciones, pero el uso de diversos tipos de fuentes, etnográficas, históricas y arqueológicas, permite acercarse a lo que se pretende.

[173] Takahashi *et al.* 1989: 105.
[174] Akimichi *et al.* 1988: 75.

Capítulo ii
PESCADORES FORÁNEOS DE BALLENAS EN LAS COSTAS DE CHILE Y LA REACCIÓN COLONIAL FINISECULAR

La caza de ballenas con propósitos comerciales se inicia en el mundo occidental a partir del siglo x o xi de nuestra era[175], cuando grupos de pescadores vascos capturan con chalupas y arpones manuales la ballena franca en el golfo de Vizcaya para obtener la grasa, el aceite, la carne y las barbas que vendían por toda Europa[176]. Los vascos habrían aprendido sus técnicas balleneras de los normandos, quienes, a su vez, las habrían obtenido de los vikingos de Noruega e Islandia[177]. Los balleneros vascos, en *naos* y *pinazas*, seguirán a sus presas por todo el Atlántico Norte, desde Cantabria, Asturias y Galicia hasta Irlanda, Islandia y Terranova[178]. Los holandeses, ingleses, alemanes, daneses, escoceses y, al final, los estadounidenses seguirán los pasos de los vascos[179], recorriendo todos los mares del planeta, incluyendo, desde fines del siglo xviii, el océano Pacífico[180]. Este proceso de universalización se intensifica cuando se conocen las rutas de migración de los cetáceos en el Pacífico Sur[181] y se descubre la presencia de una gran cantidad de ballenas en aguas antárticas[182]. Su cacería se transforma en una actividad universal y globalizada, es decir, practicada por personas de distintas nacionalidades en todos los océanos del mundo[183].

Una forma particular de cazar comienza a desarrollarse durante la segunda mitad del siglo xviii gracias al sostenido esfuerzo de un grupo de comerciantes de Nueva Inglaterra. Motivados por los altos precios que alcanzaron los productos obtenidos, tales como el aceite y las barbas, enviaron veleros por todos los océanos del mundo en una búsqueda afanosa. Este tipo de operaciones se conoce en la literatura como "caza pelágica yanqui" debido a que la mayor parte de los capitales, el conocimiento tecnológico y la mano de obra especializada, provenían de personas de la costa nororiental de Estados Unidos[184]. En 1846 algo más del 72% de la flota ballenera mundial estaba registrada en

[175] Aguilar 1986.
[176] Azpiazu 2000.
[177] Du Pasquier 2000.
[178] Azpiazu 2001.
[179] Romero y Kannada 2006; cfr. Du Pasquier 2000, Hacquebord 2003.
[180] Baker y Clapham 2002, Davis *et al.* 1997.
[181] Ellis 1991.
[182] Tønnesen y Johnsen 1982.
[183] Baker y Clapham 2002, Davis *et al.* 1997.
[184] Reeves & Smith 2006.

alguno de sus puertos, en especial Nantucket y New Bedford [185]y muchos de los buques que navegaban bajo otras banderas, como la inglesa o la francesa, tenían capitanes estadounidenses y eran financiados, al menos en forma parcial, con capitales provenientes de dichos lugares[186].

Los principales tipos de veleros que utilizaron los balleneros estadounidenses para transportarse a sus lugares de cacería y llevar la carga de aceite, barbas y huesos a los puertos de salida, corresponden a barcas y fragatas, de doscientas cincuenta a cuatrocientas toneladas, pero también se usaron naves más pequeñas, aunque en menor medida, como bergantines y goletas, de ciento veinte a doscientas cincuenta toneladas[187]. Los veleros llevaban a bordo varios botes que cuando se divisaban los cetáceos, eran bajados al mar y usados para perseguirlos. Se cazaba tanto ballenas de barbas como de dientes. La tripulación de cada bote era de seis personas, un timonel en la popa, cuatro remeros y un arponero en la proa. Los arpones se lanzaban desde muy corta distancia. La ballena no moría de inmediato, sino que huía, remolcando los botes. Cuando se cansaba y subía a la superficie era muerta con lanzas que hundían en forma repetida en su cuerpo, tratando de acertarle en alguno de sus órganos vitales. La ballena era llevada a un costado del velero, donde se le retiraba la grasa, que era subida a bordo mediante grandes poleas. Las lonjas de grasa eran cortadas en trozos más pequeños y luego los pedazos eran transformados en aceite, mediante el uso de hornos de ladrillo instalados a bordo. El aceite se almacenaba en barriles. Este procedimiento permitió mejorar la calidad del aceite al procesar la grasa de inmediato y facilitó las expediciones de larga distancia, que ahora duraban entre tres y cuatro años[188].

Las operaciones pelágicas comienzan en el hemisferio Sur durante la segunda mitad del siglo XVIII, siendo su presa más atractiva el cachalote. Los buques llegaron primero a "los bancos" de Brasil en 1774, luego a las islas Malvinas y, en el año 1789, doblaron el cabo de Hornos para ingresar al océano Pacífico. Estados Unidos tenía, después de la Guerra de la Independencia, "muchos buques desempleados, y la mayoría fue desviado hacia la extraordinaria expansión marítima global" que los llevó "a todos los océanos y mares en una sola generación"[189]. El crecimiento de la flota ballenera británica fue también impresionante, llegando a tener cincuenta y un buques empleados en la temporada 1789-1790 en las pesquerías meridionales, denominada Southern

[185] Clark 1887b: 192.

[186] Du Pasquier 1982: 12.

[187] Una goleta [*schooner*] tenía dos o más mástiles con aparejo de velas dispuestas en el palo siguiendo una línea de proa a popa, en vez de estar montadas en vergas transversales como las velas cuadradas. Un bergantín [*brig*] tenía dos mástiles con todo su aparejo formado por velas cuadradas. Una barca [*bark*] era un buque de tres o más mástiles, con aparejo de velas cuadradas, excepto la que se encuentra más a popa que sigue una línea de proa a popa. La fragata [*ship*] tenía, al menos, tres mástiles, todos aparejados con velas cuadradas. Anderson & Anderson 2003.

[188] Quiroz 2014: 7-8.

[189] Richards & Du Pasquier 1989: 232.

Whale Fishery[190]. Los franceses tampoco se quedaron atrás y enviaron sus veleros a las costas sudamericanas en busca de ballenas y cachalotes[191].

Se puede, entonces, hablar con Eugenio Pereira Salas de "la apertura del ciclo ballenero, audaz y renovador" en 1792[192]. En las postrimerías del siglo XVIII una numerosa flota ballenera estaba trabajando a lo largo de las costas de Chile y Perú y muy poco tiempo después, en todo el Pacífico Sur[193].

Desde esa fecha, centenares de balleneros ingleses, estadounidenses y franceses recorrerán las costas del Pacífico en busca de las diversas especies de cetáceos.

* * *

El primer ejemplar cazado en aguas del Pacífico fue un cachalote, arponeado por Archaelus Hammond, primer oficial del buque *Emilia*, el 3 de marzo de 1789 en un lugar indeterminado de la costa entre Arica e Iquique[194]. La fragata *Emilia*[195], de 278 toneladas, había sido construida en Bristol, Inglaterra, en 1782 y adquirida por la casa Samuel Enderby & Sons, de Londres[196], en 1787, para la pesca de la ballena en los mares del sur. El *Emilia* zarpa de Londres, al mando del capitán James Shields, el 1 de septiembre de 1788 y luego de un viaje de dieciocho meses, regresa el 12 de marzo de 1790, con una carga de 139 toneladas de aceite de ballena y novecientas pieles de lobo fino[197]. Tanto el capitán James Shields como el primer oficial Archaelus Hammond tenían bastante experiencia ballenera, pues ambos eran de Nantucket, en ese momento uno de los principales centros balleneros de Estados Unidos[198].

En una nota enviada en 1789 al Almirantazgo de la Marina Real Británica, Samuel Enderby les informa: "hemos adquirido y equipado, a costa de sacrificios económicos, un buque muy hermoso para ir más allá del Cabo de Hornos. Está listo para zarpar; somos los únicos armadores que han prestado atención en Europa a esa rama de la pesquería. De la suerte de este viaje depende el destino de la pesca en los mares del sur Pacífico" (Pereira Salas 1971: 40). La prensa londinense informa, ya finalizado el viaje, que "el buque *Emilia*, propiedad de Mr. Enderby, es el único ballenero del sur que ha rodeado el cabo de Hornos y ha hecho el más exitoso viaje de un velero en ese comercio; de su ejemplo, muchos otros no dudarán en participar de la misma empresa;

[190] Stackpole 1972.

[191] Du Pasquier 1990.

[192] Pereira 1971: 42.

[193] Kugler 1982: 151.

[194] Starbuck 1878: 96, Kirk 2012: 117, Pereira 1971: 41.

[195] Entre los distintos autores hay pequeñas diferencias respecto del nombre de este buque: Starbuck 1876: 96 lo llama *Amelia*, Pereira 1971: 41, *Emilia* y Nichols 2009: 94, *Emelia*.

[196] Samuel Enderby & Sons era una importante empresa dedicada a la caza de ballenas y lobos marinos, fundada en 1775 en Londres por Samuel Enderby y sus hijos Charles, Samuel y George, de Boston, Estados Unidos. Jackson 1978: 92.

[197] Beale 1839: 321.

[198] Nichols 2009: 94.

y si es exitosa no sólo será la manera de hacer la importación de aceite de América innecesaria; sino también disminuirá la demanda de sebo de nuestra muy buena amiga la emperatriz de Rusia"[199]. Este viaje abre las puertas para que muchos otros buques de distintas naciones, franceses, alemanes, y estadounidenses, ingresen a las aguas del Pacífico en los años venideros en busca de los preciados cachalotes.

El bergantín *Harmonie*, de Dunkerke, fue el primer buque ballenero en zarpar de puertos franceses. Su propietario lo envía a los mares del sur el 9 de septiembre de 1790, regresando el 9 de febrero de 1792 con 461 barriles de aceite[200].

La fragata *Beaver*, de Nantucket, por su parte, fue la primera en salir de puertos estadounidenses a "la pesca de ballenas" con rumbo a "los mares del sur". Fue construida en 1791 por Ichabold Thomas, de North River, Massachusetts[201]. Zarpa durante el mes de agosto de 1791 y regresa el 25 de marzo de 1793 con mil cien barriles de aceite de esperma y doscientos barriles de aceite de ballena[202].

Un pequeño relato sobre las características de su viaje, permite comprender la naturaleza de estas primeras expediciones balleneras:

> "El capitán Paul Worth, en un nuevo buque de 240 toneladas de carga, llamado *Beaver*, zarpó de Nantucket en un viaje ballenero al Océano Pacífico en el año 1791. El costo total de dicho buque, equipado para el viaje, con la carga, es de $10.212. Lleva 17 hombres y tres botes, cada uno tripulado por 5 hombres, quedando dos hombres, llamados guardianes, a bordo del buque cuando los botes están persiguiendo ballenas. La parte principal de su carga, cuando se la equipa para el mar, consiste de 400 barriles de madera con aros de fierro (los restantes, aproximadamente 1.400, con aros de madera), 40 barriles de sal, 3½ toneladas de pan, 30 fanegas de porotos, 1.000 libras de arroz, 40 galones de melaza y 24 barriles de harina. Las provisiones adicionales del viaje fueron 200 libras de pan. El buque estuvo fuera 17 meses y fue el primero perteneciente a la isla que regresó del Océano Pacífico. Regresó con una carga de 650 barriles de aceite esperma, valorada en £ 30 por tonelada, 370 barriles de espermaceti, a £ 60 por tonelada y 250 barriles de aceite de ballena, a £ 15 por tonelada. El buque no estaba recubierto de cobre. Había otros cuatro buques de Nantucket cazando ballenas en la misma costa en esa temporada"[203].

[199] *Caledonian Mercury*, London, 27 november 1790.

[200] Zarpan también en 1790 desde Dunkerke los bergantines *Dunkerke* y *Marie* y las barcas *Liberté*, *Necker*, *Falkland* y *Penelope* rumbo al Pacífico. Du Pasquier 1990: 186-187.

[201] La fragata *Beaver* hizo un segundo viaje ballenero a los bancos de Brasil entre 1793 y 1794. Starbuck 1878: 188-189, y luego fue vendido en Nueva York. Briggs 1889: 167.

[202] Ese mismo año salen de Nantucket a cazar ballenas al Pacífico las fragatas *Hector*, *Rebecca* y *Washington,* Starbuck 1878: 188, Starbuck 1876: 186-187.

[203] Macy 1835: 142.

Es una descripción bastante breve, pero muy valiosa, pues contiene la información básica necesaria que permite caracterizar cualquier viaje ballenero en forma precisa: el buque, el capitán, la tripulación, el equipamiento del buque, las provisiones para el viaje, el producto obtenido y su precio estimado.

El primer buque ballenero extranjero en recalar en un puerto chileno, que tocó ser el de Valparaíso, fue la fragata *Mary Ann*, de Nantucket, que entra "el 2 de enero de 1793 y no fue atendida [por las autoridades] por tener contrabando"[204]. Esta situación se mantiene invariable en los últimos años del régimen colonial.

* * *

En la última década del siglo XVIII España concreta una serie de acuerdos vinculados con la pesca de ballenas por naciones foráneas.

El 28 de octubre de 1790, se firma la denominada Convención de Nootka donde España le reconoce a Inglaterra no solo su derecho a la pesca en el Pacífico, sino a residir de forma temporal en los lugares que no estuvieran ocupados por los españoles y a establecer comercio con los naturales del lugar. El artículo III de la Convención dice:

> "Y a fin de estrechar los vínculos de amistad y de conservar en lo venidero una perfecta harmonía y buena inteligencia entre las dos Partes Contratantes, se ha convenido que los súbditos respectivos no serán perturbados ni molestados, ya sea navegando o pescando en el Océano Pacífico ó en los mares del Sur; ya sea desembarcando en las costas que circundan estos mares, en parajes no ocupados ya, a fin de comerciar con los naturales del país, o para formar establecimientos, aunque todo ha de ser con sujeción a las restricciones y providencias que se especificarán en los tres artículos siguientes"[205].

El Tratado de San Lorenzo, firmado en 1795 entre España y Estados Unidos, pretende, por su parte, generar una normativa general para regular la presencia de buques balleneros estadounidenses en las costas pacíficas sudamericanas[206]. El artículo VIII del Tratado de San Lorenzo señala:

> "Cuando los súbditos de una de las dos Partes Contratantes, con sus buques, bien sean públicos o de guerra, bien particulares o mercantiles, se viesen obligados por una tempestad, por escapar de piratas o enemigos, o por cualquiera otra necesidad urgente, a buscar refugio en alguno de los

[204] La fragata *Mary Ann* había zarpado del puerto de Nantucket al mando del capitán Tristram Folger el 9 de agosto de 1792, regresando el 27 de marzo de 1794. Starbuck, 1878: 188-189, Pereira 1971: 317.

[205] Convención de Nootka 1796: 369-370.

[206] Pereira, 1971: 73-75.

ríos, bahías, radas o puertos de abrigo, una de las dos Partes, serán recibidos y tratados con humanidad, gozarán de todo favor, protección o socorro, y les será lícito proveerse de refrescos, víveres y demás cosas necesarias para su sustento, para componer sus buques y continuar su viaje, todo mediante un precio equitativo; y no se les detendrá o impedirá de modo alguno el salir de dichos puertos o radas, antes bien podrán retirarse y partir como y cuando les pareciere, sin ningún obstáculo o impedimento"[207].

Estos tratados eran, en la práctica, una invitación para que no solo los balleneros ingleses, sino, también, estadounidenses y franceses se dirigieran a los mares del sur, considerado hasta ese momento un *mare clausum* hispano[208] y pudieran desarrollar sus actividades sin mayores sobresaltos.

A pesar de las restricciones establecidas para dificultar la recalada de buques extranjeros en las costas ocupadas por los españoles, la presencia de naves balleneras de diversas nacionalidades registra un aumento considerable entre 1791 y 1810, pasando "a ser una incómoda rutina en las costas de Chile"[209].

Felipe Valdés Hansen relata un "encontronazo" ocurrido el 5 de julio de 1789 entre el pailebot español *La Rosa* y una fragata inglesa, seguramente la *Emilia*, mientras viajaba entre Chiloé y El Callao. El capitán del pailebot relata que fue abordado por los ingleses, quienes "se identificaron como balleneros que habían capturado diez y nueve ballenas"[210].

La mencionada barca *Beaver*, de Nantucket, será abordado por las autoridades españolas en Perú, para comunicarles que no eran bienvenidos en las costas americanas: El capitán de la fragata española *Liebre*, Tomás Geraldino, que encuentra al buque "en un viaje ballenero a doce leguas de la costa de Perú, en trece grados de latitud" con "900 barriles de aceite de los 1300 previstos", le informa al capitán del buque el 10 de julio de 1792 que "no tiene derecho a navegar por estas aguas porque carece de un pasaporte emitido por el Rey", agregando "que España prohíbe a todas las naciones navegar o pescar en estos mares y que el barco sería detenido y confiscado" si no "abandona la costa peruana" en el tiempo más breve posible. Otro capitán español, Luis Lasqueti, le indica el 4 de agosto de 1792 que "no se le permitirá entrar en este puerto [El Callao], por no ser necesario", avisándole que "su barco puede ser detenido por cualquier buque de guerra español en estos mares"[211].

Los incidentes serán cada vez más frecuentes, lo que obligará a las autoridades coloniales a solicitar instrucciones precisas para tratar con estas

[207] Tratado de San Lorenzo 1796: 415.

[208] Guzmán 2006: 66.

[209] Pereira 1971: 69.

[210] Valdés (2014) indica que el documento se encuentra en Archivo General de Indias, Chile, legajo 211, n.° 88, fs. 764-767;.Valdés 2014: 44.

[211] Carta de Stephen Hussey a Joseph Nourse, Nantucket, 23 de abril de 1793. Papers of Thomas Jefferson, 26: 22-3; en https://founders.archives.gov/documents/Jefferson/01-26-02-0018 [fecha de consulta: 15 de febrero de 2018].

dificultades, las que no siempre serán muy claras ni llegarán tampoco de manera muy oportuna.

* * *

En el mes de diciembre de 1794 llegaron a Coquimbo cuatro buques balleneros, dos ingleses, *Alderley* y *Bellisarius*, y dos angloamericanos, *Ruby* y *Favourita*. El gobernador de Chile le informa al virrey del Perú sobre la naturaleza de estos eventos: el 11 de diciembre de 1794, dos fragatas inglesas, *Alderney* y *Belisarius*, procedentes de Londres, que venían "con destino a este mar para hacer en el la pesca de la ballena", entraron al puerto de Coquimbo debido a "la falta de víveres y la necesidad de hacer recorrer los buques que hacían alguna agua", y que socorridos "en el modo y con los efectos que pudieron [...] dieron su vela el 21 del mismo mes en continuación de su destino"; el 29 de diciembre "se presentaron al propio puerto y con iguales motivos" dos fragatas balleneras estadounidenses, *Ruby* y *Favorita*, a las que "se les despidió sin los auxilios que pedían, acaso porque no se juzgaron tan indispensables y urgentes", salieron del puerto "el 2 de enero último, poco satisfechos de este acogimiento". El presidente de Chile remarca el incremento del "comercio clandestino" en las costas de Chile asociado a la "pesca de ballenas" y propone algunas medidas para frenarlo, entre ellas la presencia de buques de guerra que disuadan a estos pescadores[212].

En el expediente se incluyen los interrogatorios efectuados a los capitanes de los buques balleneros. El subdelegado subrogante de Coquimbo informa que el 28 de diciembre de 1794, "a las seis de la tarde", entraron al puerto de Coquimbo los balleneros estadounidenses *Ruby* y *Faborita*, de Sherbourne (Nantucket, MA), siendo interrogados sus respectivos capitanes, Isaac (Isaiah) Clark y Obidio Bernal (Obed Bernard). Los buques navegaban con un permiso otorgado por Jorge Washington, presidente de Estados Unidos el 7 de septiembre de 1873. El capitán Isaac Clark le informa que salió de Nantucket

> "el diez de julio de setecientos noventa y tres con destino a estos mares a la pesca de ballena, que todo este tiempo lo ha empleado en este ejercicio y que ha muerto a veinte y cinco y le han producido ochocientas barricas de aceite y le faltan quinientas para completar su carga [...], que el valor de la carga completándola puede importar ocho mil libras esterlinas, que las condiciones son que la mitad de lo que produce la pesca es a beneficio del dueño de la embarcación, siendo de su cuenta los gastos y costos y la otra mitad de las utilidades se distribuye entre el capitán y tripulación, que embarcó provisiones para dos años, que entró en este puerto por falta de agua y en Pisco porque había picado el escorbuto a la tripulación, y trae diez y siete hombre y dos muchachos, todos americanos".

[212] Carta del Presidente de Chile Ambrosio O'Higgins al Virrey del Perú, 11 de febrero e 1785, Archivo General de Indias, Estado, 85, 18.

Las respuestas del capitán Obidio Bernal a las preguntas del subdelegado Andrés Varela son sospechosamente semejantes, incluida la cantidad de ejemplares capturados y el número de barriles producidos[213]. El subdelegado interino les permite "hacer alguna aguada y darles algunos refrescos", lo que contravenía las disposiciones coloniales, por lo que a la llegada del subdelegado de planta se les "intimó se hiciesen a la vela inmediatamente y salieran de estos mares"[214].

Figura 3: El cachalote de los Mares del Sur, 1833, dibujo de J. Stewart, grabado por W. H. Lizars, Jardines 1833-1845: vol. XXVI, lámina 9.

El comandante militar de Coquimbo Thomas O'Shee mantiene con los capitanes de las fragatas inglesas "conversaciones familiares" con el fin de obtener "algunas noticias" de interés para "contribuir a precaver los perjuicios para el Estado" de estas incursiones. Son notables los datos que entrega sobre la caza de lobos en el extremo sur de Sudamérica, comprobando que los mismos buques que realizan la pesca de ballenas también se dedican a la caza de lobos.

El capitán Alcrou, de la fragata *Alderney*, le cuenta:

> "durante el año pasado de noventa y dos se mantuvo siete meses en el estrecho de Maire, ocupado en matanza de lobos; que con este fin asegu-

[213] Carta de Andrés Varela, Alcalde y Subdelegado Interino de Coquimbo, al Presidente de Chile. La Serena, 30 de diciembre de 1794. Archivo General de Indias, Estado, volumen 85, pieza 18, Sevilla, España.

[214] Carta de Víctor Ibañez de Corvera, Subdelegado de Coquimbo, al Presidente de Chile. La Serena, 5 de enero de 1795. Archivo General de Indias, Estado, volumen 85, pieza 18. Sevilla, España.

ró su embarcación, que es la misma en la que viene, en un refugio; que fabricó casa para habitación y un barquito con el cual recorrían los islotes que frecuentan aquellos anfibios y consiguió doscientas cincuenta y ocho pieles; que a esta expedición lo acompañó su esposa; dice también que en toda la referida temporada no vieron indio alguno y que dicho territorio abunda mucho de peces y pájaros".

El capitán Anderson, de la fragata *Bellisarius*, le informa que cuando el capitán Alcrou "se retiró del referido estrecho, dejó en él diez hombres para que continuaran la matanza de lobos y que Carlos Clarke, capitán del *Checer*, que estuvo en este puerto a fines del noventa y tres, vino encargado de recogerlos al regreso de estos mares, y supone que así lo ejecutó". Thomas O'Shee constata el comercio realizado por estos navíos en las costas americanas al encontrar entre las monedas usadas para pagar las provisiones en el puerto de Coquimbo "algunas acuñadas en Lima en este año pasado de noventa y cuatro, lo que no deja duda de que las adquirieron en estos mares"[215].

* * *

En el siglo XVIII "todo el bacalao y el aceite de ballena que se consumía" en España venía del extranjero, "con el consiguiente desequilibrio en la balanza comercial española"[216]. Se pensó en retomar la actividad ballenera en los caladeros del Atlántico Norte que tantos ingresos le había proporcionado a España durante el siglo XVI, siendo la formación de la Compañía de Ballenas de San Sebastián[217], "iniciativa vasca respaldada por Felipe IV en 1734", "el último intento por reactivar[la]"[218]. Las expectativas no se cumplieron y la compañía fue disuelta en 1757[219].

Se intenta, entonces, desarrollar "la actividad [ballenera] en la costa de la Patagonia", con un doble propósito:

> "contribuir a la expansión [...] del recientemente creado Virreinato de La Plata (1777) y estabilizar la balanza comercial lastrada por las importaciones de bacalao y aceite de ballena"[220].

Con este propósito se crea por real cédula de S. M. del 19 de septiembre de 1789 la Real Compañía Marítima. Su objetivo era

[215] Carta de Thomas O'Shee, Comandante Militar de Coquimbo, al Presidente de Chile. La Serena, 8 de enero de 1795. Archivo General de Indias, Estado, volumen 85, pieza 18. Sevilla, España.

[216] Valdés 2014: 19-20.

[217] Ciriquiain 2010: 247-253, entrega información abundante sobre el funcionamiento de la empresa y todas sus dificultades.

[218] Valdés 2014: 29.

[219] Unsain 2012: 85.

[220] Valdés 2014: 30.

> "hacer la pesca en los mares de mis dominios en Europa, África y América, de todas las clases de peces propios para salar y curar, y beneficiarlos de esta o cualquiera otras maneras, como también la pesca de ballena y de otros peces de grasa para reducirlos a ella"[221],

pero también se quería poblar la región patagónica austral y controlar

> "la multitud de embarcaciones inglesas, americanas y francesas que en estos dos últimos años han cruzado y cruzan nuestros mares y dichas costas con el fin de la pesca de la ballena"[222],

que ponían en peligro el control hispano sobre estas regiones[223].

La Compañía construye instalaciones balleneras en Puerto Deseado, Argentina, y en Maldonado, Uruguay; pero sus operaciones no tuvieron demasiado éxito y fue suprimida, por decisión real, el 10 de julio de 1803[224]. Las razones de su fracaso tienen que ver, por una parte, con "sus insuficientes recursos materiales y financieros", su nunca resuelta dualidad estructural (empresa pesquera/empresa colonizadora) y "una negativa coyuntura bélica desencadenada a partir de 1796"[225].

También surgen algunas iniciativas empresariales para impulsar la pesca de la ballena desde las costas del océano Pacífico, aunque el monopolio de la Real Compañía Marítima era un freno para todas ellas. En el *Mercurio Peruano* se indica en 1794, que la importancia que tiene la actividad "en nuestra costa, hace considerar su establecimiento con la más seria atención". Agrega que bastaría "ver de un ojeada lo que cuesta el venir desde los reinos del norte en la Europa hasta estas costas sin otro objeto que el de la pesca de la ballena" para comprender que nuestros gastos "nunca excederán de la mitad de lo que cuestan aquellas expediciones". Enumera una serie de ventajas que tendría la pesca de ballenas desde las costas peruanas:

> "no hay porque recurrir a grandes distancias en solicitud de la pesca, pues las orillas sirven solo de observatorio, sin necesidad de subir a la elevación de las cofas para observar ejércitos de ballenas"; "las maderas de construcción proporcionadas para esquifes, los lloques de nuestra cordillera para astas de los arpones, el cobre de Coquimbo para calderos, el alerce de Chiloé para toneles, el fierro importado sobre los mismos puertos y los montes de estos valles por su leña";

[221] Cédula de S. M. para el establecimiento de la Real Compañía Marítima del 19 de septiembre de 1789. 1789. Madrid, Imprenta Real.

[222] Sanz 1913 [1786]: 93.

[223] Díaz de Guerra 2003.

[224] Silva 1978.

[225] Martínez 2008: 594.

para terminar señalando que todos estos recursos "están brindándose para la empresa y parece {…] que acusando vuestra inacción"[226].

Algunas de estas iniciativas se transformaron en verdaderos proyectos y algunos de estos proyectos alcanzaron a ser aprobados por sendas disposiciones reales, entre los que se puede destacar los de Benjamín Tupper, estadounidense, y el de José Hipólito Unanue, peruano[227].

Benjamin Tupper junto a P. R. Randall, oriundos de Nantucket, proponen, entre 1798 y 1799, un proyecto para establecer un monopolio para la pesca del cachalote en el Perú e instalar una fábrica de velas, idea que no fructifica por ser extranjeros y por la existencia del monopolio de la Real Compañía Marítima[228]. Los socios recurrirán a un comerciante español, Francisco Saénz Ruiz, para volver a presentar la iniciativa, ahora bajo la forma de la empresa Compañía Española de Pesca de Ballena de Lima, con base en El Callao, que alcanzó a ser autorizada por diez años mediante real cédula del 27 de noviembre de 1799, aunque fue revocada veinte días después "al comprobarse la extranjería de los verdaderos promotores[229].

José Hipólito Unanue, presentará también una iniciativa para pescar ballenas desde el Perú que fue autorizada por real cédula del 15 de julio de 1815, "pero tampoco salió adelante"[230].

* * *

Es interesante analizar con mayor detalle el proyecto presentado por José Hipólito Unanue, uno de los dueños del *Mercurio Peruano.*

En el preámbulo del proyecto indica que una de las actividades más ventajosas que pueden desarrollarse es "la pesca de las ballenas, de las que se hallan poblados los mares que bañan las costas del Perú". Los ingleses

> "no han cesado de sacar incalculables riquezas [...] empleando anualmente un considerable número de buques en reconocer las costas del Sur".

Los balleneros extranjeros

> "exportan anualmente de la pesca de la ballena en nuestro Océano Pacífico el valor de nueve millones de pesos fuertes, que es el duplo de lo que producen las minas de oro y plata del Virreinato del Perú y en que cifra su riqueza".

[226] *Mercurio Peruano,* Lima, 2 de febrero de 1794.

[227] Valdés 2014: 45-48, cf. Pereira 1971: 84-90.

[228] Valdés 2014: 45, Silva 1978: 283, Pereira 1971: 86-90.

[229] En el Archivo General de Indias existe un completo legajo sobre los proyectos presentados por Benjamin Tupper; véase Indiferente General, legajo 2491, 1798-1800. Valdés 2014: 45, Pereira 1971: 88, n 12, indica que en el Archivo Histórico Nacional de Madrid hay un expediente sobre el mismo tema; véase Estado, Legajo 3891, 1798-1802. Valdés 2014: 47, Pereira 1971: 90.

[230] Valdés 2014: 48.

Se los puede alejar de las costas españolas

> "con el fomento de la pesca de la ballena, pues pudiendo hacerlo los vasallos de Su Majestad con más comodidad y menos costo que los extranjeros, pueden igualmente vender en Europa a menos precio el aceite y la esperma, y minorada de este modo la ganancia tendrán menos alicitivo que los lleve a aquellos distantes mares".

Para fomentar la pesca de la ballena es necesario tomar ciertas medidas protectoras:

> 1° "Que Su Majestad ofrezca su protección y premios a los que aventajen en el adelantamiento de este ramo", 2° "Que exhorte [...] al Real Tribunal del Consulado para que por sí o formando compañías de comerciantes, promueva la pesca de la ballena, y les de toda protección y auxilio; 3° "El particular o compañía en la pesca será árbitro para situar sus manufacturas en el puerto o puntos conocidos del Mar del Sur que creyese serlo más a propósito para ellas" y 4° "No teniendo por ahora la instrucción debida en la pesca y beneficios de aceite, les será permitido tomar entre los ingleses, europeos o americanos, los utensilios y marineros que necesiten".

Agrega que sería necesario:

> 5° "por cierto espacio de año esté la pesca de la ballena y la exportación de su aceite libre de toda gabela, a fin de que vendiéndose a más bajo precio por nuestros pescadores que por los ingleses tengan estos menos alictivos para ir a pescar al Océano Pacífico".

Le adjunta tres anexos que corresponden a informes elaborados sobre el tema por comerciantes de Lima[231].

En uno de esos anexos se relata la situación vivida por José Helm

> "respetable ciudadano, capaz por sí solo, por su infatigable laboriosidad y claras ideas de haber arrancado este importante ramo de las manos de los extranjeros [...] perdió en el ensayo que hizo de pesca de ballenas más de 14 mil pesos"

por la falta de apoyo de las autoridades locales. Se les pide incentivos "que exciten más el interés individual y mientras no se acabe de reconocer que el secreto no está en mandar mucho sino en dejar hacer"[232].

[231] Proyecto para establecer la pesca de ballenas en los mares que bañan las costas del Perú. Madrid 15 de octubre de 1814. En Elias 1971: 449-453.

[232] Informe presentado al Real Tribunal del Consulado del Perú, Lima, 8 de febrero de 1812. Elias 1971: 454-455.

El Rey solicita una serie de estudios entre los que se destaca por su profundidad el emitido por Baltasar Hidalgo de Cisneros que había sido virrey del Río de la Plata. Comienza su informe señalando:

> "no sólo debe concederse al Perú la libertad de pesca de ballena, lobo y nutrias sino también al Reino de Chile y Provincia del Rio de la Plata cuando vuelvan a la legítima dominación de Nuestro Soberano".

No solo considera necesario aceptar los cinco puntos propuestos por José Unanue, sino agrega otras consideraciones que podrían ser parte de lo que llama "un reglamento provisional". Entre estos puntos se pueden indicar que se autorice "por tiempo determinado, una tercera parte de tripulación extranjera, para que de ella tomen los conocimientos que pueden necesitar para la pesca", que se les conceda "tomar ingleses o angloamericanos para los beneficios del aceite y demás" pero con la condición que "han de enseñar a los del país todos sus conocimientos en la materia" para que "la introducción de extranjeros sea la menor y se fomente la industria", se deberá elaborar una "relación comprensiva de todos los útiles e instrumentos necesarios para que las dichas pescas sean libres de todo derecho real y municipal, siendo de fábrica española", si fuese necesaria la introducción de estos artículos el extranjero "lo sean solo por seis años del derecho de extranjería y paguen los de alcabala y pasado este tiempo, todo" y:

> "por el término de diez años contados desde el primero del venidero sea libre de todo derecho real y municipal el aceite, grasa, esperma y velas procedentes de industria y fábrica española"[233].

El Rey aprueba el proyecto, aceptando todo lo que le solicita José Hipólito Unanue, pero apelando a "con el mayor cuidado que estas justas libertades no degeneren en perjudiciales abusos", concediéndole "a la pesca de ballenas como a la exportación de su aceite [...] por ahora absoluta libertad de todo derecho y gabela"[234]. En definitiva, el proyecto no se ejecuta, probablemente por las guerras de la Independencia de América.

* * *

En el Chile del siglo XVIII, la idea de "pescar ballenas" está asociada con el nombre de Ambrosio O'Higgins, presidente de la capitanía general de Chile, quien, luego de su visita a las provincias del norte, desea beneficiar de alguna manera a los habitantes de la zona y propone una serie de proyectos no solo

[233] Informe de Baltasar Hidalgo de Cisneros sobre el proyecto de pesca de ballenas de J. H. Unanue, San Fernando, 18 de abril de 1815. Elias 1971: 462-467.

[234] Carta del Ministro de Indias al Virrey del Perú, Madrid, 15 de julio de 1815. Elias 1971: 467-468.

para "fomentar el comercio de pescado salado y seco, señaladamente del congrio que en estas partes es exquisito, apreciable y de valor", sino, también, para desarrollar la pesca de la ballena en Atacama y Coquimbo[235].

Alejandro Malaspina sugiere la formación de una empresa pesquera que opere desde dos lugares, Coquimbo y Tomé:

> "los paquebotes se ocuparían de la pesca de la ballena en alta mar y harían un viaje a Juan Fernández en busca del bacalao y congrio que allí se pescase; entre tanto, las lanchas repartidas desde Copiapó a la isla Santa María se ocuparían ya en las pescas de los mismos róbalos, congrios y corvinas, ya en el beneficio mismo de las ballenas, de las cuales está llena la costa, particularmente hacia Concepción"[236].

Es notable el requerimiento que hace en 1790 Alejandro Malaspina, como parte de un cuestionario sobre Chiloé, para que Antonio Mata averigüe

> "si en estas costas hay abundancia de ballenas, lobos marinos u otros peces de grasa, esperma y aceite y si hay aquí o ha habido, algún método de cogerlas y aprovecharlas"[237].

No es una información que estuviera disponible en ese momento.

Sin embargo, la idea fue abandonada por ahora, "por costoso y difícil el proyecto de la pesca de ballenas"[238], pero permanecerá en el imaginario colectivo durante muchos años. En una real cédula del 1 de octubre de 1803, se dice:

> "enterado el Rey del abandono en que se halla el Puerto de Nuestra Señora del Paposo y sus inmensas costas en el mar del sur, así como de las proporciones que ofrece el territorio inmediato y el desierto de Atacama para la cría de ganados, cosechas de granos y semillas, caza de vicuñas, explotación de metales y para la pesca del congrio y ballena",

resuelve declarar Paposo "capital del despoblado de Atacama" y establecer "población formal en el referido puerto o en el paraje más a propósito en sus inmediaciones, reuniendo los naturales y habitantes que hay dispersos y admitiendo los colonos útiles"[239]. Esta real cédula no tuvo consecuencias

[235] O'Higgins 1929 [1790]: 124.

[236] Malaspina 1885: 613.

[237] Carta de Alejandro Malaspina a Antonio Mata, San Carlos de Chiloé, 9 de febrero de 1790, Sagredo y González 2004: 266-269. El original se encuentra en el Museo Naval de Madrid, Ms. 426, ff 131-132.

[238] Anónimo. Pesca del congrio en Copiapó y Coquimbo, 1790. Sagredo y González 2004: 681-682. El original se encuentra en el Museo Naval de Madrid, Ms 338, ff. 99v-100v.

[239] Real cédula de S.M. para la fundación de la población de Paposo del 1 de octubre de 1803. En Vicuña 1882: 334.

concretas y la explotación de ballenas en las costas de la Gobernación de Chile no se produjo.

Un proyecto "chileno" bien concreto es el elaborado por Juan José de Santa Cruz, y presentado en 1790:

> "Bien sabemos que en España es grande el consumo de aceite de ballena. Que los ingleses la vienen a pescar a nuestras costas para sacar con ella del mismo España la plata, que estos maestros de la especulativa expenden grandes costos y mucho tiempo para el logro de este ingreso; pues cuanto más fácil sería si los chilenos desde su misma casa, esto es desde la costa, sin internarse muchas leguas en el mar, consiguieran este ventajoso arbitrio, con embarcaciones menores y ligeras, como las que los extranjeros llevan en sus fragatillas y las herramientas necesarias de fierro, tenían hecho todo el costo. Con éstas podían seguir y herir las ballenas que llegan a tocar la costa, y siguiéndolas 4 o 6 leguas hasta que se desangrasen, las tirarían por un cabo a tierra, en donde teniendo una cómoda oficina las cocinarían para sacarles el aceite que, acopiado en pipas con facilidad, se conducirían al Callao con destino para España, y aunque no fuese más que en número de dos millones de libras a dos reales, tenían para pagar los 500.000 pesos que se gastan aquí anualmente en géneros de Castilla, y esta plata que hoy sacan los ingleses de España, entraba en ella de menos y quedaba de más en Chile"[240].

En el documento anónimo de 1790 ya citado se indica que es preciso

> "permitir por ahora a aquellos peces señorearse y pasar el mar en esta parte sin que experimenten de nosotros hostilidad alguna por medio del arpón. Tiempo vendrá en que lleguen a ser perseguidos, como en otras partes, y hacerse de su pesca un comercio considerable"[241].

Este comentario es premonitorio y representa de forma acertada la actividad ballenera desarrollada por buques estadounidenses, ingleses, franceses y alemanes en las costas chilenas, desde fines del siglo XVIII hasta la primera mitad del siglo XIX.

En un texto escrito en 1809 Anselmo de la Cruz se pregunta:

> "¿Cómo podemos mirar con indiferencia que los ingleses y angloamericanos nos arrebaten el tesoro del aceite de ballena y comercio de peletería, que tenemos en nuestros mares para llevar su producto a la Europa, con que forman un ramo de comercio de gran consideración?".

[240] Juan José de Santa Cruz, Una breve idea de Chile, 1790. En Sagredo y González 2004: 489-490.

[241] Anónimo. Pesca del congrio en Copiapó y Coquimbo, 1790, *op. cit.*: 681.

El autor pide una reflexión, que pensemos "en la pesca de la ballena, para vender el aceite"[242].

* * *

El encuentro con una ballena varada ocurre desde que los grupos humanos comenzaron, hace varias decenas de miles de años, a vivir cerca de las costas:

> "una ballena muerta era un golpe de suerte; proporcionaba generosas reservas de comida y grasa; tendones para coser la ropa y elaborar líneas de pesca; y huesos para hacer casas, muebles, herramientas, armas y botes"[243].

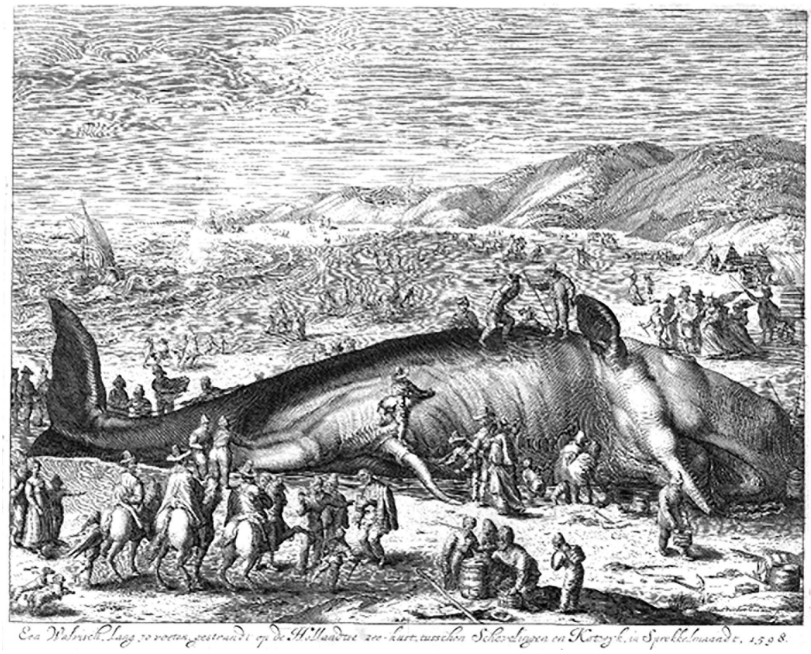


Figura 4. Ballena varada en playa de Katwijk, Holanda, 1598. Se observan algunas personas intentando extraer el tocino. En British Museum, London, United Kingdom, N. I. 1875,0508.98.

Se ha publicado hace poco tiempo un trabajo que discute la presencia de un conjunto de huesos de cetáceos encontrados en las costas de Portugal durante la realización de una obra pública de ampliación de las instalaciones portuarias en Peniche, fechados entre los siglos XVI y XVII[244]. Hay ochenta fragmentos de huesos de cetáceos en el sitio, que corresponden, al menos, a tres ejemplares de ballenas francas del norte [*Eubalaena glacialis*]. Los huesos muestran

[242] De la Cruz 1982: 135-136.
[243] Lazarus, 2006, pp. 21-22.
[244] Teixeira, Venâncio & Brito 2014.

> "evidencia de interacción humana, con cortes rectos en diferentes posiciones sobre su superficie [...] los que probablemente fueron realizados por artesanos expertos con herramientas de mano que tenían una cuchilla afilada".

No se encontraron instrumentos balleneros en el sitio, pero "existe evidencia circunstancial que sugiere que la actividad se estaba desarrollando en Peniche entre los siglos XVI y XVII"[245]. Según estos autores,

> "dada la tecnología incipiente disponible para tratar con el gran tamaño y peso de las ballenas muertas llevadas a tierra, podemos suponer que las carcasas de las ballenas fueron procesadas en la playa".

Los huesos más largos

> "fueros descartados in situ, mientras que la carne, grasa, aceite y barbas habrían sido removidos en pequeños trozos y consumidos (o comerciados) en otro lugar"[246].

Los grupos que vivían antes de la llegada de los europeos en las costas de Chile aprovechaban las ballenas que varaban en sus playas ¿Sucedía lo mismo entre los descendientes de europeos que se quedaron en tierras americanas?

El procesamiento de cetáceos varados estaba presente, pero no era una práctica habitual en las costas de Chile. Diego de Rosales indica que en 1642 varó en las costas de Arauco una gran ballena:

> "y saqué muchas botijas de aceite muy claro de ella para la lámpara de la iglesia. Y como en este Reino no se usan candiles ni se alumbran con aceite, no se aprovechan de las ballenas como en otras partes [... pues] no hay aquí quien se ocupe en pescarlas y mucho menos en beneficiarlas"[247].

Sin embargo, se sabe que los españoles aprovechaban, aunque de manera muy precaria, algunos de los cetáceos que varaban en las costas para extraerles el tan necesario aceite, aunque fuera de manera oportunista. Hay un par de ejemplos sacados de la literatura sobre Chiloé, en cuyas aguas "no es indiferente la pesca de ballenas, que no pocas veces varan en [sus] playas [...] y cuyas barbas, aceite y esperma aprovechan"[248].

Pedro Gonzales de Agüeros señala que en el archipiélago de Chiloé, a fines del siglo XVIII, hay tantas ballenas que

[245] Teixeira, Venâncio & Brito 2014: 7.
[246] *Op. cit.*: 10.
[247] Rosales 1878: I 39.
[248] Malaspina 1885: 581.

> "navegando dos misioneros desde el pueblo de Chonchi para el de Queilén, encontraron tanta multitud de éstas en un Estero o Ensenada, que para evitar el peligro, se vieron obligados a retirarse luego a tierra".

Agrega:

> "muchas de ellas llegan a varar en aquellas costas, porque siguiendo a los pescados y en especial a las sardinas, se entran en las ensenadas en mar lleno, acercándose libremente a las orillas, y cuando quieren retirarse no hayan ya por la vaciante fondo suficiente, y quedan enteramente descubiertas en mar bajo".

Los habitantes de estos lugares logran

> "en estas ocasiones abundancia de aceite, y si es por tiempo de verano, con solo el calor del sol se derrite la grosura, y fácilmente la recogen en las vasijas que tienen destinadas a este fin. Se aprovechan de las barbas, por ser de estimación, y se valen de ellas para embutidos en cajas y otras obras"[249].

El conde de La Pérouse[250] estuvo en Concepción y Talcahuano a comienzos de 1786. En la descripción de su viaje describe la abundancia de ballenas en la bahía:

> "durante toda la noche, estuvimos rodeados por ballenas, que nadaban tan cerca de nuestras fragatas que lanzaban el agua a bordo mientras respiraban",

agregando: "es notable que ningún habitante de Chile haya arponeado jamás una sola de ellas" y que serán necesarios "varios siglos antes que esta rama de la industria sea cultivada"[251].

En uno de sus viajes por las costas de Chiloé, José de Moraleda relata que el 17 de mayo de 1794

> "una ballena de 15 a 16 varas de largo que varó, muerta con mucha anterioridad, el día 15, a la que estaban extrayendo la grasa el sargento que hace de comandante del fuerte de Chacao, con algunos soldados e indios".

[249] Gonzales de Agüeros 1791: 75-76.

[250] Jean-François de La Pérouse (1741-1788) fue un marino francés que emprendió en 1785 una expedición de circunnavegación alrededor del mundo cuyo propósito era completar los descubrimientos realizados por James Cook en el océano Pacífico, pero desapareció en 1788 cerca de las islas Salomón. Meissner 2004.

[251] La Pérouse 1797: II 71.

La manera como se realiza este trabajo hace que

> "desperdicien la mayor parte de la grasa que debía producirles, por lo que ansían para luces, porque cortando pedazos del pez los ponen [ilegible en el original], dan fuego sobre ellos, colocan las botijas a los lados i por medio de incisiones que le hacen i canalejas de cáscara de árbol o de maderas dirigidas a las vasijas recogen en ellas una pequeña parte de lo que va derritiéndose, derramándose en el suelo lo más".

Todos están obligados a informar

> "cuando vara uno de estos cetáceos en sus respectivos distritos, porque las luces de las fortificaciones, guardias de plaza i aún la del santísimo Sacramento, las mantienen con dicha grasa"[252].

Aunque no se practicara la caza de ballenas, se intentaba aprovechar los ejemplares que varaban en las costas. No se sabe cuán regular y habitual era la costumbre. No se han encontrado en la costa chilena sitios arqueológicos históricos con presencia de restos de ballenas, pero, sin duda, dicha práctica tiene que haber dejado vestigios.

[252] Moraleda 1888 [1794]: 465.

Capítulo III
PESCA COSTERA DE BALLENAS EN EL LITORAL CHILENO: DESDE CALETA TUMBES A LAS PLAYAS DE CUCAO

La influencia de la caza pelágica yanqui se sentirá en el desarrollo de operaciones balleneras costeras en pequeña escala, en la zona de la bahía de Concepción, que se ha denominado "caza tradicional de ballenas"[253] o "caza costera de ballenas", que utilizaban botes abiertos y arpones de mano y procesaban sus carcasas en instalaciones costeras bastante precarias, como las de José Olivares, en Caleta Tumbes, Talcahuano[254] y Juan Macaya en Puerto Norte, isla Santa María[255]. Desde la bahía de Concepción, la caza tradicional se disemina, primero, por todo el golfo de Arauco, Lebu, isla Mocha, y llega en las postrimerías del siglo XIX, hasta el río Maullín y la Isla Grande de Chiloé[256]. La primera década del siglo XX es el momento de mayor desarrollo de la caza costera en el litoral chileno. Desde 1920 la caza tradicional comienza a declinar en forma paulatina[257], hasta desaparecer por completo hacia 1950. Su decaimiento se debe a la formación de empresas balleneras modernas en la primera década del siglo XX, tanto en Punta Arenas[258] como en Valdivia[259].

La caza costera se inicia en Talcahuano en la década de 1830. *El Faro del Bío Bío*, periódico de Concepción publicado entre 1833 y 1835[260], es un factor crucial en la promoción de la pesca de la ballena en la zona de Talcahuano. En su número inaugural, el 19 de octubre de 1833, destaca que su objetivo es entregar información sobre "todo lo que sea de notoriedad pública y reconocida"[261], y en su siguiente entrega cuenta:

> "con el fin de llenar la obligación que hemos contraído [...], nos proponemos dar, en este número y siguientes, ideas generales sobre un ramo

[253] Quiroz 2012.

[254] Fernández, 1966.

[255] Hernández, 1998.

[256] Quiroz 2012.

[257] Se puede leer en la prensa que a comienzos de 1918, "los pescadores de Tumbes, pescaron dos ballenas, una de estas se les fue a pique". *El Sur*, Concepción, 15 de abril de 1918.

[258] Martinić, 2004.

[259] Quiroz, 2010.

[260] El periódico fue una idea del sacerdote argentino Pedro Nolasco Caballero y su primer director fue el médico Luis Boché. Participaron, también, en su realización Juan José Arteaga, José Quintana y José Antonio Alemparte y contaron con la colaboración de Pedro Fernández Garfias y del venezolano Simón Rodríguez. Oliver Schneider & Zapatta 1950.

[261] *El Faro del Bío Bío*, Concepción, 19 de octubre de 1833.

de la industria nacional, que algunos comerciantes de la provincia de Concepción quieren emprender"[262].

Se trata de una serie de artículos con "consideraciones sobre la pesca de la ballena", que se extenderán a través de varios números del periódico[263], conformando una "historia universal" de la pesca de ballenas.

El redactor plantea:

> "debemos estimularlos tanto más a este beneficio de una de las mayores riquezas del mar [...] cuanto que sabemos por experiencia que con un buen deseo, con un pequeño esfuerzo y con la protección que el gobierno no podrá rehusar sin injusticia a unos trabajos que tienen por objeto la prosperidad pública, esta pesca puede dar a Chile excelentes marineros que en breve serían aptos para viajes a larga distancia".

Las "consideraciones", que reflejan, sin duda, el interés que había en la zona por la pesca de la ballena, buscan

> "trazar sucintamente el cuadro de esta pesca, que extractamos de una obra grande, fruto de siete años de propias observaciones i que nos proponemos publicar muy pronto en Chile; será, no podemos dudarlo, hacer un servicio del que quedaremos suficientemente recompensados, si se considera de alguna utilidad. Para conocer bien esta pesca, emprendemos su historia desde los tiempos más remotos hasta nuestros días"[264].

El explorador francés Jules Dumont D'Úrville permanece varios días en Talcahuano en el mes de abril de 1838. En el "atlas" de su viaje se muestra un grabado que representa "un establecimiento de balleneros en la isla Quiriquina, Chile", dibujado por Louis Le Breton[265]. En el relato de la expedición[266] no hay mayores antecedentes sobre estas instalaciones balleneras.

Unos pocos años después hay datos sobre la formación de un nuevo establecimiento ballenero en Coliumo, Tomé. Santiago Evans, vecino de Talcahuano, "siendo poseedor de algunos útiles para hacer la pesca de ballenas en chalupas, y proporcionándome un lugar aparente a este efecto en la caleta nombrada Coliumo en la costa del Tomé, fuera de la bahía de este puerto", solicita en 1842 al gobernador de Concepción "la competente licencia para poner establecimiento a dar principio al trabajo a que se refiere mi petición; por lo que a V. E suplico se permita hacer la pesca en embarcaciones menores

[262] *El Faro del Bío Bío*, Concepción, 26 de octubre de 1833.

[263] *Op. cit.*, 20 de noviembre de 1833, 4 de diciembre de 1833, 18 de diciembre de 1833, 1 de enero de 1834, 15 de enero de 1834.

[264] *Op. cit.*, 26 de octubre de 1833.

[265] Dumont 1846.

[266] Dumont 1842.

a inmediaciones de la costa"[267]. Las autoridades regionales consideran que "este establecimiento puede ser de gran provecho por los muchos brazos que se han de ocupar" lo que hace recomendable la aprobación de la concesión "pues no diviso ningún motivo que se pueda oponer, prestando el interesado previamente la fianza correspondiente para no hacer el contrabando"[268], teniendo en cuenta, además, el desarrollo que tiene "en el día, este nuevo ramo de industria y riqueza nacional en la isla de la Quiriquina"[269].

No hay mayor información sobre la marcha de estas instalaciones (incluso, no se sabe si se concretó su formación), pero, sin duda, el de la isla Quiriquina se encontraba en esa época en pleno funcionamiento.

* * *

¿Qué se conoce del establecimiento ballenero de la isla Quiriquina? Una solicitud de Antonio V. Vergara, vecino de Talcahuano, al intendente de Concepción realizada en septiembre de 1838 podría entregar algunas luces sobre estas instalaciones balleneras. Dice:

> "habiéndome decidido a entablar la pesca de ballena en la isla de la Quiriquina y costa inmediata a Talcahuano, convencido de las ventajas que resultarían a la marina nacional, a la industria en general y a mí mismo, solicité del Señor Intendente de Concepción el correspondiente permiso que obtuve con varias restricciones demasiado gravosas".

Le solicita apoyo para la industria nacional, exonerándolo "de todas las trabas que no sean indispensables para evitar una defraudación en las rentas fiscales", y que les impida a los extranjeros "pescar en nuestras costas", y les imponga "algún derecho en la internación y expendio de ese producto"[270]. En otra carta, que se define a sí mismo como "capitán y fundador de la pesca nacional", le solicita al intendente de Concepción

> "se sirva prohibir absolutamente a los extranjeros toda clase de pesca en nuestros surgideros, prohibir también a los mismos la internación de todo producto de la pesca de ballena o imponerles derechos más crecidos y capaces de establecer una igualdad entre ellos y los nacionales, por ser así de justicia"[271].

[267] Carta de Santiago Evans al Gobernador de Concepción. Archivo Histórico Nacional, Fondo Intendencia de Concepción, volumen 217, Santiago.

[268] Carta del Gobernador de Concepción al Intendente de Concepción, 13 de octubre de 1842. Archivo Histórico Nacional, Fondo Intendencia de Concepción, volumen 217. Santiago.

[269] Informe del Director de la Aduana Principal de Talcahuano, 13 de octubre de 1842. Archivo Histórico Nacional, Fondo Intendencia de Concepción, volumen 217, Santiago.

[270] Carta de Antonio Vergara al Intendente de Concepción, 12 de septiembre de 1838]. Archivo Histórico Nacional, Fondo Intendencia de Concepción, volumen 152, Santiago.

[271] Carta de Antonio Vergara al Intendente de Concepción, 8 de octubre de 1838. Archivo Histórico Nacional, Fondo Intendencia de Concepción, volumen 152. Santiago.

Es la primera referencia que hay sobre la ocurrencia de pesca costera de ballenas en la bahía de Talcahuano.

Pero existen más antecedentes sobre las actividades balleneras de Antonio Vergara. Esta información es suministrada por el vicecónsul de Francia en Talcahuano, Auguste Bardel, que realiza un viaje en 1837 con el fin de participar en un parlamento con grupos mapuches en Arauco. En el relato de su viaje, señala que después de haber pasado Bahía Blanca [Playa Blanca en la actualidad] se encuentra en una pequeña bahía, que denomina Hatilla [Lotilla], lugar en el que el intendente de Concepción José Alemparte tiene "un establecimiento para la pesca de la ballena", siendo su director o administrador "un hannoveriano, cuyo apellido es Vagatbers, que los chilenos llaman Vergara". Es el mismo Antonio Vergara, "capitán y fundador de la pesca nacional". Auguste Bardel entrega una buena caracterización de establecimiento de Lotilla:

> "Trabajan con él unos treinta hombres. La mayor parte son *kanakas*, indios de Tahiti y de las otras islas del Mar Pacífico. El resto se compone de desertores de balleneros estadounidenses. Han construido un establecimiento en uno de los lados de la bahía, donde despiezan las ballenas. Su pesca se hace con cuatro chalupas, las únicas embarcaciones que poseen".

Al acercarse, los viajeros pudieron observar

> "uno de estos cetáceos, enganchado en el establecimiento. Había sido llevado dos o tres días antes y se podía notar, aún desde la distancia donde estábamos, que estaba en estado de putrefacción [...]. Era de treinta o cuarenta pies de largo y el espesor del tocino no tenía más de dos pulgadas".

En tierra se encontraban "las calderas donde se cocina el tocino después de haberlo cortado en pedazos muy pequeños"[272].

La clave sobre la identidad del personaje la entrega el explorador inglés Robert Fitz-Roy. Mientras organizaba en junio de 1835 un viaje para ir desde Talcahuano al rescate de los náufragos del buque *Challenger*, que estaban en las cercanías de Lebu, solicita como asistente a "un hannoveriano, que era usado como intermediario con los indios nativos de la frontera y bien conocido entre ellos; este hombre era Vogelberg o Vergara", quien lo acompañaría luego en su viaje[273]. En una descripción que hace del terremoto y maremoto de 1835 en el sur de Chile se refiere dos veces a Vogelborg. En una primera oportunidad, al referirse a los cambios sufridos por la isla Santa María debido al sismo, indica: "un inteligente hannoveriano, cuya ocupación en la isla era la caza de lobos marinos y que había vivido dos años allí y conocía sus costas a fondo, [...] cuyo nombre era Antonio Vogelberg, me mostró un lugar que usaba antes para

[272] Bardel 1842: 247-248.
[273] FitzRoy 1839: 430, 470.

recolectar choros por buceo en aguas bajas", que ahora se encontraba a seis pies sobre la superficie del agua[274]. Destaca que se encontraba en isla Mocha para el terremoto de 1836, "más bien en un islote al sur de la Mocha[275], con un equipo que estaba con él cazando lobos marinos" y le entrega una descripción bastante detallada de lo sucedido en dicho lugar[276].

Es, sin duda, Antonio Vergara quien manejaba los primeros establecimientos balleneros de Quiriquina y Lotilla, y también cazaba lobos marinos en las islas Santa María y Mocha. Se le debe considerar uno de los personajes notables en la historia de la pesca costera de ballenas[277], al lado de José Olivares, de Tumbes y Juan Macaya de Isla Santa María.

* * *

Carlos Pozzi, gobernador marítimo de Concepción, siempre se mostró muy interesado en la difusión y promoción de la industria ballenera. Indica que hacia 1860 hay en el puerto de Talcahuano entre diez y doce chalupas balleneras dedicadas a cazarlas entre la zona comprendida entre Tomé y la isla Santa María. Estas chalupas se ocupan no solo en la caza de cetáceos, sino, también, en la caza de lobos marinos y la pesca de corvinas[278]. Son pescadores y una de sus presas son las ballenas. Carlos Pozzi señala:

> "que la pesca de ballenas en esta costa generalmente tiene lugar desde abril hasta noviembre, la pesca de lobos desde enero hasta abril, la de corvinas en octubre hasta febrero inclusive"

y resalta que "esta clase de industria es mui benéfica para formar hombres arrojados i acostumbrados a los peligros del mar"[279].

Los pescadores de ballenas comenzarán a ocupar en forma paulatina todo el litoral del centro-sur de Chile en la segunda mitad del siglo XIX.

En marzo de 1862 los balleneros de Talcahuano instalan una faena en la desembocadura del río Lebu, a cargo de José Morán[280]. Lebu será el extremo meridional de una extensa zona de captura para los pescadores de Talcahuano. La autorización otorgada en 1869 a José Olivares, de Tumbes, para "salir a la pesca de ballenas en embarcaciones menores", delimitaba un territorio

[274] FitzRoy 1836: 327-328.

[275] Se refiere, sin duda, al islote de Quechol, lugar donde hasta fines de la década de 1950 los mochanos cazaban lobos marinos. Quiroz 1992, 2007.

[276] FitzRoy 1836: 328.

[277] Se debe señalar que se usan los términos pesca o caza de ballenas reconociendo que el nombre técnico debiera ser caza de ballenas, pues la ballena, no es un pez. Sin embargo, en la literatura en castellano, durante todo el siglo XIX se usa el término "pesca de ballenas" para referirse tanto a la caza pelágica como a la costera, bajo el modelo yanqui.

[278] Pozzi 1864.

[279] Pozzi 1875.

[280] Pizarro 1994: 114.

de pesca en la segunda mitad del siglo XIX, que estaba comprendido por "la isla Santa María, costa de Arauco i Lebu"[281]. ¿Había en Lebu embarcaciones involucradas en la pesca de ballenas o, bien, la actividad la desarrollaban pescadores de Tumbes? La memoria del subdelegado marítimo de Lebu de 1868 es clara: "No las hai [embarcaciones menores para la pesca de ballenas] y el poco aceite beneficiado en esta costa proviene de la casualidad"[282]. Esta afirmación se ve reflejada en una noticia donde se indica que el 27 de julio de 1868 han salido del puerto de Lebu, rumbo a Talcahuano, cuatro chalupas balleneras, con veinticuatro tripulantes[283]. La primera referencia clara de la presencia de embarcaciones balleneras registradas en el puerto de Lebu se encuentra recién en la *Memoria de la Gobernación Marítima de Concepción* de 1876, donde se indica:

Figura 5. Faena ballenera en Boca Lebu, 1894. Foto Archivo Iconográfico Museo Histórico Nacional, número de inventario AF-0012-46.

> "las nueve chalupas están ocupadas en pescar ballenas i otros pescados i en remolcar buques i lanchas; también se ocupan en sacar los pasajeros de los vapores"[284].

En las postrimerías del siglo XIX los pescadores de ballenas llegan a Valdivia. En la *Memoria del Ministerio de Marina* correspondiente a 1897 se señala la existencia en el puerto de Corral, cerca de Valdivia, de cuatro chalupas

[281] *La Tarántula*, Concepción, 1 de marzo de 1869.

[282] *Memoria de la Subdelegación Marítima de Lebu*, Lebu, 4 de abril de 1868. *La Tarántula,* Concepción, 18 de abril de 1868.

[283] Movimiento Marítimo, Puerto de Lebu. *La Tarántula* (Concepción), 19 de agosto de 1868.

[284] Pozzi 1876.

"para la pesca de la ballena"[285]. La pesca con chalupas y arpón de mano, se mantiene en la zona durante bastante tiempo y era recordada por nuestros entrevistados en la zona de Corral:

> "mi papá cazó ballenas con chalupa, con arpón a mano, las chalupas trabajaban con remolcadores, que llevaban las ballenas a la playa o si no la misma chalupa la traía a la orilla [...] las chalupas tenían también su mástil y velas; el remolcador era el San Carlos, ese iba recogiendo las ballenas"[286].

La pesca de ballenas continuó expandiéndose hacia el sur de la mano de pescadores que venían de Talcahuano, Lebu y Valdivia. En 1903 se asegura "que los balleneros llegados últimamente de Valdivia han pescado hoy dos ballenas de gran tamaño cerca de la boca de Maullín"[287], las que han procesado en sus instalaciones de Punta Chocoy, Carelmapu[288]. Un mes más tarde se indica que estos mismos balleneros embarcaron en el vapor *Ecuador* a Lebu "una gran cantidad de aceite y barbas de ballena, por valor de doce mil pesos, y se calcula que hasta la fecha hayan sacado una utilidad de catorce mil o más pesos"[289]. En 1905 se informa que es "increíble el desarrollo que ha tomado la pesca de la ballena" en la zona de Maullín:

> "en los parajes cercanos a los ríos i en la playa de Quillagua se han establecido en el corto transcurso de un año 7 compañías, aparte de otra establecida en la isla Amortajado [...] cada compañía cuenta con tres i cuatro chalupas bien armadas i que con gran empeño se entregan a la caza"[290].

En la isla Amortajado se instaló una planta ballenera, "donde se faenaba, se derretía el aceite y después era enviado a Valdivia para la elaboración de velas". Entre estos balleneros estaba Esteban Sanhueza:

> "era oriundo de caleta Tumbes y fue uno de los impulsores de la ballena con la compañía Soto Pérez, quiénes se encargaban de faenar la ballena que se trabajaba en Maullín y Carelmapu"[291].

En 1908 se comenta sobre el favorable estado en el que se encuentra la pesca de ballenas:

[285] Ramos 1897: 839.
[286] Entrevista con Raúl Paviez, Amargos, 15 de noviembre de 2008.
[287] *La Cruz del Sur*, Ancud, 7 de noviembre de 1903.
[288] *La Cruz del Sur*, Ancud, 14 de noviembre de 1903.
[289] *La Cruz del Sur*, Ancud, 5 de diciembre de 1903
[290] *El Comercio*, Punta Arenas, 7 de abril de 1905.
[291] Chambeaux & Retamales 2009: 19. Esta información le fue proporcionada al autor por Andrea Soto, una historiadora local.

"la empresa de don Juan de Dios Díaz logro pescar una valiosa ballena; es uno de los [ejemplares] más grandes cazados en la última semana [...]. Es el tercero pescado en los últimos 15 días. No puede ser más halagador, pues, el resultado que han obtenido hasta el presente las empresas balleneras establecidas *en* esta villa, pues solo en barbas se evalúan en nueve mil pesos cada una"[292].

Los resultados obtenidos en Maullín despertaron "mucho entusiasmo por la pesca de ballenas" en otros lugares y Teodoro Kamman, comerciante ancuditano, trae en 1903 de Lebu, en el vapor *Ecuador*, "dos chalupas balleneras, tripuladas por 14 hombres" para trabajar en Chiloé. La prensa augura que "ojalá esta nueva industria sea una verdadera fuente de riqueza para los empresarios que la explotan"[293]. Después "de algún tiempo de esperar", alcanzaron "a trancar uno de esos bichos que dado sus proporciones le dejará una buena utilidad"[294]. En las playas de Cucao se pescaba, a comienzos del siglo XX, la ballena franca, pero solo para "sacarle" las barbas, no se aprovechaba el aceite[295].

* * *

Diego Dublé Urrutia tuvo en Tumbes un "informante clave", el capitán ballenero Rodrigo Olivares, "mi trancador amigo, quién es quién me da hoy tantos e interesantes datos[296]. Luis Castillo no pudo "tomar parte en las faenas de la caza" en isla Santa María por lo que se limitó a recorrerla "en casi todo su contorno, ocupándome en recoger los datos que estimé necesarios para ilustrar este informe" e hizo "equipar una chalupa ballenera con todos los útiles empleados en la caza, procurando que los tripulantes se desempeñaran en sus respectivos cometidos"[297]. Alejandro Cañas Pinochet obtuvo sus datos mediante conversaciones con pescadores de isla Mocha[298]. La información relativa a la pesca de ballenas en Llanquihue y Chiloé fue obtenida tras una visita que Luis Castillo hizo a la zona para elaborar un informe sobre el estado de la pesquería[299].

La caza costera de ballenas a comienzos del siglo XX era practicada por familias de pescadores, "que hacen su principal oficio de esta famosa caza"[300]. José Olivares, "fundador de esta industria en Tumbes" y cuyo nombre "se conserva rodeado de una cierta legendaria aureola, que el tiempo agranda y

[292] *El Comercio*, Valdivia, 27 de julio de 1908.
[293] *La Cruz del Sur*, Ancud, 5 de diciembre de 1903.
[294] *La Cruz del Sur*, Ancud, 23 de enero de 1904.
[295] Entrevista a José del Carmen Gómez Álvarez, Chonchi, 2008. Montiel 2010: 289-290.
[296] Dublé 1905a: 4.
[297] Castillo, 1906: 3.
[298] Cañas 1902: 68-69, 72.
[299] Castillo 1907: 158.
[300] Dublé 1905a: 4.

ennoblece"[301], era hijo de españoles y habría nacido en Constitución, Chile[302]. En Tumbes, además de los Olivares estaban "los Bécares"[303]. Luis Castillo no menciona en su trabajo los nombres de los cazadores en la isla Santa María, con los que se entrevistó en 1905, pero resalta

> "el apego que tienen a esta industria los habitantes de la isla, a pesar de los pocos medios de que pueden disponer i de los muchos peligros a los que se exponen hoy día en cada minuto de labor"[304].

Alejandro Cañas Pinochet indica que en isla Mocha

> "el interés se halla difundido entre muchos aunque no todos poseen los elementos de pesca ni las cualidades de valor, previsión, agilidad i serenidad que se requiere en estas riesgosas empresas"[305],

sobre todo debido a que una sola ballena "suele dar en pocos días de trabajo, lo que no se obtiene en meses de ocupaciones de labores de las tierras"[306]. Entre los inquilinos de la hacienda de la Mocha "hay algunos arrojados balleneros que por placer, más que por utilidad pecuniaria, pescan todos los años algunas ballenas"[307], agregando que "un pescador de la isla, tal vez el más arrojado i diestro de todos, Pedro Ríos, [...] ha fisgado i 'amarrado' diecinueve ballenas"[308]. Luis Castillo señala que "más de veinte empresas balleneras en las dos provincias de Llanquihue i Chiloé" se ocupan de la caza de la ballena franca, siendo en muchos lugares una de "las tareas preferentes de la población"[309].

Los pescadores reconocen seis especies de ballenas, pero cazan solo dos de ellas, "la denominada vulgarmente *ambaqui* (del inglés *humpback*)" y "la conocida con el nombre de *reituel*, también del inglés *right whale*". La caza se haría extensiva en forma ocasional a la orca, cetáceo "conocido con el nombre de ballena *quila*, que es *killer* entre los norteamericanos"[310]. Los pescadores reconocerían, también, el espamuel o cachalote (*sperm whale*), la alfaguara (*blue whale*) y la finbaqui (*finback*), pero no son capturadas, pues no poseen las herramientas necesarias para hacerlo. En Tumbes se captura la reituel y la ambaque[311]. En la Santa María, "la *ambaqui*, ballena cosmopolita, es la que más

[301] Dublé 1905a: 4.
[302] Salvo 2000: 64.
[303] Dublé 1905a: 4.
[304] Castillo 1906: 6.
[305] Cañas 1902: 68.
[306] *Op. cit.*: 69.
[307] *Op. cit.*: 72.
[308] *Op. cit.*: 69.
[309] Castillo 1907:162.
[310] Castillo 1906: 496, Dublé Urrutia 1905a: 4.
[311] Castillo 1906: 495.

se caza en la isla"[312], pero también la reituel "la de mayor valor por sus barbas y su aceite"[313]. En las costas de Llanquihue y Chiloé la captura comprende "a un solo cetáceo de nuestros mares [... la] denominada vulgarmente *reituel*"[314].

La cacería se realizaba durante los meses de marzo a noviembre, época en la que dichas especies se trasladaban a través de las costas chilenas y mucho más allá, desde sus lugares de alimentación a los de procreación.

Los balleneros de Tumbes cazaban en un área bastante extensa: "los riscos de Santa María y de la Mocha, las caletas de más al norte y todas las arenas de nuestra costa, hasta Ancud, conservan todavía las enormes quijadas, vértebras y costillas de los monstruos vencidos, cuerpo a cuerpo, por Olivares [...] en la segunda mitad del siglo pasado"[315]. Los balleneros de isla Santa María cazaban en los alrededores de la isla, hasta tres millas de la costa[316]. Lo mismo ocurría con los balleneros de isla Mocha[317].

Cuando los pescadores de Tumbes viajaban lejos de sus lugares de residencia se instalaban por un periodo en alguna caleta o playa apropiada. Así lo hicieron los Olivares en Lebu, en Maullín y en otros lugares de la costa chilena.

Los pescadores de Maullín recorrían diversos puntos de la costa para pescar ballenas. Se cuenta que el conocido industrial

> "don José 2° Pérez en un corto lapso de tiempo ha pescado cuatro hermosísimas ballenas en los siguientes lugares: una en San Pedro, dos en los mares de Cucao y otra en la costa de Maullín".

La pesca se había iniciado recién "el 5 de septiembre, eso sí, favorecido por el buen tiempo que ha reinado en todo este mes". Se indica que:

> "parece que las ballenas cogidas son de una buena clase y le rendirán una buena cantidad. Últimamente el señor Pérez se ha dirigido a los mares del sur con todos los elementos necesarios para perseguir la pesca de cetáceos. Le deseamos buena suerte"[318].

> "Los pescadores, con el fin de atraer i matar a la madre, disparan i matan primero a la cría. De las ballenas solo aprovechaban las barbas, abandonando en el mar, el cuerpo i el aceite".

El corresponsal manifiesta una temprana preocupación por el efecto de este tipo de cacería sobre las poblaciones de ballenas[319].

[312] Castillo 1906: 495.
[313] *Op. cit.*: 496.
[314] Castillo 1907:162.
[315] Dublé Urrutia 1905a: 4.
[316] Castillo 1906: 499.
[317] Cañas 1902: 72.
[318] *Chile Austral*, Punta Arenas, 5 de noviembre de 1910.
[319] *El Comercio*, Punta Arenas, 7 de abril de 1905.

* * *

El avistamiento de los cetáceos en Tumbes es más bien fortuito: "algún chiquillo ocioso o alguna mujer que andaba en la cosecha de papas del fundo 'de allá arriba' llegan de carrera anunciando que han visto ballena"[320]. En la isla Santa María, cuando el tiempo lo permite,

> "siempre hay un hombre apostado en una de las cumbres de la isla, de las más inmediatas a la playa [...], explorando el horizonte con ayuda de un anteojo, i cuando ve aproximarse un ejemplar, anuncia la presencia del monstruo a sus compañeros de embarcación, procurando hacerlo con el mayor sigilo para que su descubrimiento no sea aprovechado por los demás colegas de labores, que como el, están en acecho de su presa"[321].

Cuando se divisa una ballena, los preparativos para la captura se aceleran: se aparejan y se lanzan al agua las chalupas:

> "en la proa el trancador, o matador, en la popa el piloto (generalmente el dueño de la embarcación) i en los bancos cinco bogadores, dispuestos a remar sin descanso, en silencio i sin miedo, 10, 12 i hasta 24 horas seguidas".

El piloto lleva un catalejo para observar atentamente la ballena "como una mancha relumbrante, arrojando columnas de agua a ratos"[322].

Se inicia la persecución. Una vez acorralada, con la chalupa a su lado, el piloto da la orden de 'trancar' y

> "el 'trancador' se pone de pie en la proa i cogiendo el arpón [...] lo lanza como una flecha sobre alguno de los puntos orgánicos de la ballena, de modo de traspasarle el corazón o alguna otra parte igualmente delicada"[323].

Se sabe

> "que la parte más vulnerable de las ballenas es el costado, más o menos por la mitad del cuerpo. Si el golpe de arpón se lanza cerca de la cola, se pierde seguramente porque ahí no entra i se corre el riesgo de perderlo todo por el recio golpe con que la ballena tumba a la embarcación con la sacudida de muerte que da con la cola para defenderse del arpón".

Si el arponero tiene éxito, se dice que la ballena ha sido 'fijada'. Al 'fijarla', uno de los bogadores, que ha dejado de remar, para controlar su calentamiento por fricción "moja la línea, variando en alguna cierta cantidad de agua, que luego

[320] Dublé 1905a: 4.
[321] Castillo 1906: 497-498.
[322] Dublé 1905a: 4.
[323] Dublé 1905b: 1.

se filtra por los numerosos agujeros practicados en el fondo”[324]. Herida, huye, “arrastrando hasta ochenta i cien brazas el cabo línea que va unido al arpón”[325].

En la chalupa los bogadores dejan los remos y todos

> “se cogen al cabo línea que jamás se amarra al barco, largando i largando cabo hasta que se siente que la ballena deja de bajar, comienza a huir en dirección horizontal o bien vuelve a salir sobre las olas”[326].

En ese momento los tripulantes

> “proceden a recoger la línea con prontitud, hasta notar en ella una marca que les revela la proximidad del cetáceo, que busca la superficie para poder respirar i que se encuentra desde este momento a tiro de lanza”.

Para maniobrar con la lanza, se requiere que el timonel, ayudado del resto de la tripulación, coloque el bote

> “de manera que pueda desde ahí lanzar el animal en el mismo costado donde fue fijado por el arpón. Se da uno i hasta tres lanzazos, o más bien dicho, le da los que alcanza, recogiendo el arma con presteza, inmediatamente que se hace uso de ella”[327].

Los autores indican que “este es el momento en que el animal pelea de veras”[328]. La ballena, entonces, sintiéndose herida ya de muerte,

> “se sumerge con lentitud, inclinándose comúnmente de un lado a otro, agoniza tiñendo el agua con su sangre, hasta que luego queda completamente inanimada”[329].

Finalmente, “se vuelve de espaldas” y muere:

> “de resultas del arponazo o de las lanzadas o bien del tiro del bombo lanza [...] pero el bombo lanza –con nobleza marinera digna de respeto– solo es usado en casos extremos por los pescadores de ‘lo fino’”[330].

Los tripulantes de la chalupa, “se acercan [...] para cerrarle la boca, evitando con esto que el animal de llene de agua i haga más costosa la tarea”[331] y

[324] Castillo 1906: 498.
[325] Dublé 1905b: 1.
[326] *Ibid.*
[327] Castillo 1906: 498.
[328] Dublé 1905b: 1.
[329] Castillo 1906: 498.
[330] Dublé 1905b: 1.
[331] Castillo 1906: 498.

para hacerlo "se le mete un arpón en la boca i se le cose ésta con el cabo línea"[332]. Por último:

> "los esforzados bogadores sumergen sus remos i avanzan arrastrando el monstruo lentamente, guiándose a menudo solo por la luz del faro, sin divisar la playa de la isla"[333].

Esta tarea es de mucho esfuerzo. Si se considera que las ballenas se 'fijan' a unas

> "tres millas de distancia de la costa de la isla Santa María, dicha distancia se aumenta por el espacio que recorre el cetáceo en su huida i todo esto corresponde al trayecto que se tiene que remolcar el animal para vararlo en la playa"[334].

Esta operación es muy fatigosa y, en el caso de los pescadores de Tumbes, "suele durar hasta tres i cuatro días, según la distancia de Tumbes a que se verificó la caza. Una legua se anda, a veces, en cuatro o cinco horas"[335]. En la isla Santa María se utilizan bueyes para arrastrar la ballena hasta la orilla[336].

Una vez que la ballena llega a la playa, "entre el general entusiasmo de la jente"[337], se procede a beneficiarla. Para hacerlo "se corta el animal en tres partes i haciendo tres trozos de la cabeza, el cuerpo i la cola"[338]. En la playa se destrozan estas partes con 'espeles', cuchillos triangulares especiales para el tocino[339]. Los trozos o 'tajadas' de tocino son de una vara de largo[340]. Este tocino "se hierve en fondos grandes de hierro i así se saca el aceite"[341]. En la isla Santa María, la administración de la hacienda

> "proporciona dos fondos buenos de 150 galones cada uno, i algunos más que se encuentran en mal estado, de menor capacidad; ocho enfriaderas de aceite de tamaño variable i entre las que la mayor puede contener 800 galones i la menor sólo 300"[342].

La utilización de las carcasas no era del todo eficiente: en la isla Santa María:

[332] Dublé 1905b: 2.
[333] Castillo 1906: 498.
[334] *Op. cit.*: 499.
[335] Dublé 1905b: 2.
[336] Castillo 1906: 499.
[337] Dublé 1905b: 2.
[338] *Ibid.*
[339] *Ibid.*
[340] Castillo 1906: 498.
[341] Dublé 1905b: 2.
[342] Castillo, 1906: 499.

> "el cadáver queda botado en la playa después de sacarle la grasa, i no toda, aprovechándose de su carne las gaviotas, jotes, tiuques i pájaros carneros; además, en todo tiempo, se deja sentir un mal olor aún a distancias considerables, i principalmente en el verano se respira un ambiente de una fetidez pútrida insoportable"[343].

En Tumbes ocurría algo muy parecido.

* * *

El equipamiento de la caza tradicional está formado por aquellos implementos usados tanto para conducir a los balleneros cerca de la ballena (embarcaciones) como los diseñados para capturar, matar y recuperar la presa y aquellos para transformar sus carcasas en productos comercializables, tales como: aceite, barbas, carne y huesos[344]. Según los textos consultados, el equipamiento en este caso estaría constituido por las "embarcaciones", el "armamento", las "herramientas" y los "recipientes".

La embarcación recibe el nombre de *chalupa*; el armamento está formado por varios *arpones*, *lanzas* y, en ocasiones, un *fusil ballenero;* las herramientas corresponden a cuchillos (*espeles*) para descuartizar y ganchos para movilizar; los recipientes son "fondos" para cocinar el tocino y "enfriaderas" para almacenar en forma temporal el aceite. Si se usaron otras herramientas, n o hay datos sobre ellas.

Los balleneros poseen "magníficas embarcaciones, livianísimas, de construcción yanqui"[345]. Estos botes balleneros, o *whaleboat,* son abiertos,

> "angostos, ligeros, construidos de aproximadamente unos 25 pies de longitud, apuntados en ambos extremos, con sus lados elegantemente curvados y levantados hacia proa y popa",

y están "adaptados a los movimientos veloces y seguros en medio de los temporales del océano"[346]. Estos botes derivan de la *txalupa* vasca del siglo XVI,

> "una embarcación menor sin cubierta y con remos y vela (s), usada tanto para la pesca [...] como para la caza de ballenas [...] siendo tripulada en estas faenas balleneras normalmente por entre seis y ocho personas"[347].

El tamaño más común de las chalupas usadas en Chile corresponde a botes de unos 8,5 m de eslora, por 2,5 m de manga y 0,7 m de puntal, e iba tripulada casi siempre por cinco o seis hombres:

[343] Castillo, 1906: 499.
[344] Pearson 1983: 41.
[345] Dublé 1905a: 4.
[346] Olmsted 1841: 19.
[347] Barkham 1998: 206.

> "El dueño de la embarcación es a la vez piloto, encargado del manejo del timón i la dirección de la maniobra. Los cuatro que van más adelante, es decir en sentido de popa a proa, i sentados unos detrás de otros, son los bogadores; por fin, el sexto, situado siempre a proa, va de pié; es el *trancador*, i de él dependen los primeros resultados. Como por regla general es un marino avezado, curtido por las intemperies del clima, va ligeramente vestido, explorando el soplo del animal que se acerca rápidamente i con el arpón empuñado dispuesto a fijarlo en el animal con certero golpe, aguardando por segundos el momento oportuno para desempeñarse en su cometido"[348].

La información apunta a que las primeras embarcaciones fueron obtenidas de los mismos barcos balleneros extranjeros que recalaban en Talcahuano y que los modelos fueron copiados por carpinteros de ribera nacionales y reproducidos según las necesidades. Lo mismo debe haber sucedido con las herramientas utilizadas tanto en la caza (arpones, lanzas, líneas, fusiles) como para el procesamiento de las ballenas (cuchillos, ganchos, calderos, barriles, etc.). Para el caso de Tumbes se indica que las embarcaciones se construían en la misma caleta

> "en base a plantillas de manufactura inglesa o norteamericana que se encargaban, al igual que los implementos que se empleaban en la caza (arpones, lanzas, cabos de manila, etc.) a los veleros balleneros que llegaban hasta nuestras aguas",

incluso "algunas embarcaciones eran encargadas a Inglaterra por medio de los veleros"[349].

Cada chalupa contiene un cierto número de arpones y lanzas. No basta con un solo ejemplar de cada arma. Diego Dublé Urrutia señala que en Tumbes cada chalupa lleva tres arpones y tres lanzas[350]. El arpón es "un tubo metálico, macizo en uno de sus extremos i terminado en una pieza de resorte que se abre luego de ser prendida en el animal"[351], o "terminados en una flecha de hierro que retiene el arma dentro del animal"[352]. Al tubo se le adapta un mango de madera que tiene unos 2 m de largo y 10 cm de diámetro[353]. El mango y el tubo metálico van unidos a un cordel (*la línea*), de longitud variable, que se enrolla "en una tina colocada próxima al bogador de popa" de modo "que podía

[348] Castillo 1906: 498.

[349] Fernández 1964: 38-39. Información proporcionada por Luisa Oróstica a Antonio Fernández, quien la transcribe en su trabajo (Fernández 1964). El dato puede referirse tanto a Inglaterra como Estados Unidos.

[350] Dublé 1905a: 4.

[351] Castillo 1906: 498.

[352] Dublé 1905a: 4.

[353] Castillo 1905: 6.

extenderse con prontitud i sin peligro de que se enredara"[354] "conservándose el extremo sin amarrarlo a la chalupa, en ningún caso"[355]. En la proa la línea "daba dos vueltas por un tronco de luma colocado sólidamente a manera de un carrete de 30 cm de alto por 25 de mayor grosor"[356]. La línea podía tener unas "200 brazas de largo"[357], aunque la que Luis Castillo mide en la isla Santa María "tenía 150 brazas y un diámetro de 3 cm"[358]. La lanza es "un aparato de las dimensiones del arpón i que tiene, a la manera de este último, su mango en conexión con un cordel bastante largo"[359], pero es más delgado que el del arpón, lo "que permite sacarlas de la herida"[360].

Algunas embarcaciones llevan además "un bombo-lanza, el fusil enorme con cuatro o cinco granadas explosivas, para rematar la ballena, en caso de que no pueda ser herida con las otras armas"[361]. Estos fusiles fueron utilizados en la caza de ballenas, con distinta suerte, desde mediados del siglo XIX. En el bote ballenero, el fusil se llevaba a estribor en

> "una caja larga cubierta con un trozo de tela, [...y] era disparada desde la proa por el primer oficial, en la misma forma que una escopeta o rifle normal"[362].

En Tumbes se usaron

> "carabinas balleneras de manufactura inglesa[363] que denominaban bombo lanza[364], de un largo de 94 cm y de un peso de 7,5 kg, que lanzaban arpones de 45 cm por una pulgada de diámetro, hechos en bronce, que estallaban a los 10 o 15 segundos una vez clavados. Este instrumento permitía aminorar el riesgo de volcamiento de la chalupa por parte de la ballena herida"[365].

Las referencias en los textos a los implementos usados en el procesamiento de las carcasas son muy breves. Los 'espeles' son cuchillos triangulares usados para cortar el tocino[366]. El tocino se hierve en 'fondos', grandes recipientes de

[354] Castillo 1906: 498.
[355] Dublé 1905a: 4.
[356] Castillo 1905: 498.
[357] Dublé 1905a: 4.
[358] *Op. cit.*: 498.
[359] Castillo 1906: 498.
[360] Dublé 1905a: 4.
[361] *Ibid.*
[362] Clark 1887a: 253-254.
[363] Denominación genérica usada por uno de los informantes de Antonio Fernández. Sin duda se está refiriendo a carabinas estadunidense.
[364] *Bombo lanza* es una curiosa castellanización del término inglés *bomb lance*, cuya traducción más bien sería *lanza bomba*. El mismo término, *bombo-lanza,* es recogido en 1905 en Tumbes por Dublé 1905a: 4.
[365] Fernández 1964: 39; cf. Dublé 1905a: 4.
[366] Dublé 1905b: 2.

hierro para sacar el aceite[367]. Las 'enfriaderas' de aceite son de tamaño variable, con capacidades entre trescientos y ochocientos galones[368].

* * *

Los productos obtenidos por este tipo de caza eran el aceite y las barbas (en algunos casos se aprovechaba la carne, que era consumida localmente). Una ballena "mediana" capturada en Tumbes rinde cuarenta barriles de aceite (es decir, mil doscientos galones) y quinientas libras de barbas. El galón se aceite se vende a $0,40 y la libra de barbas a $0,60[369]. En la isla Santa María "un buen ejemplar" de ballena franca rinde "3.000 a 4.000 galones de aceite" y "6 a 7 quintales de excelente barba"[370]. En Llanquihue y Chiloé, donde solo se caza la *raituel* o ballena franca, un ejemplar adulto

> "puede proporcionar de 7 a 9 quintales de barbas que sin elaborar o en bruto se vende ya en Ancud como en Maullín a razón de $900 el quintal. Puede también llegar a producir, el mismo ejemplar, de cuatro a cinco mil galones de aceite, por valor de otros tantos miles de pesos, bastando para esto freír la grasa con el procedimiento primitivo, insano e imperfecto que todavía se mantiene en uso en el país"[371].

No se dispone de información sistemática sobre cantidades de ballenas capturadas y la producción de aceite y barbas a través del tiempo. Solo información fragmentaria. En 1863 José Olivares, de Tumbes, con seis chalupas, captura siete ballenas, que produjeron 6 576 galones de aceite y 2 791 libras de barbas[372]. En 1874 el mismo José Olivares y sus seis chalupas cazaron cuatro, que produjeron 8 051 galones de aceite y 1 556 libras de barbas[373]. Es interesante señalar que en 1864 se extrajeron en promedio 1 330 galones de aceite por ballena mientras que en 1875 fueron 2 010 galones. También se puede comparar la cantidad de libras de barbas obtenidas por ballena. En 1863 fueron 269 libras de barbas y en 1875, 385 libras[374]. Esto puede significar que se capturaron ballenas con más "gordura" o más "grandes" o, bien, que se mejoraron los sistemas de procesamiento de las ballenas.

En 1863 los pescadores de la zona de Talcahuano capturaron en total trece ejemplares, que produjeron 17 287 galones de aceite y 3 491 libras de barbas, que se vendieron a $0,65 el galón de aceite y $0,25 la libra de barbas[375]. En 1883 "los botes pescadores de la costa" aportaron "más o menos, 10 mil galones

[367] Dublé 1905b: 2.
[368] Castillo 1906: 499.
[369] Dublé 1905b: 2.
[370] Castillo 1906: 496.
[371] Castillo 1907: 162.
[372] Pozzi 1864.
[373] Pozzi 1875.
[374] Pozzi 1864.
[375] *Ibid.*

de aceite de ballena"[376]. En 1919 los balleneros de Tumbes produjeron "6.350 galones de aceite negro, avaluados en $7.560"[377].

Figura 6. Balleneros de Tumbes, 1930. Foto gentileza de Luis Salvo.

Diego Dublé Urrutia señala que los "pescadores libres" de ballenas entregaban "a las compañías mayores el fruto de su industria"[378]. Estas compañía mayores eran la Sociedad Toro & Martínez y luego José Maritano, de Talcahuano y la Compañía Chilena de Balleneros, de Valparaíso. En 1884 se indica que la Compañía tiene "en Talcahuano y Lebu pescadores, con los correspondientes botes y aparejos, listos para la caza de ballenas que aparezcan por dichas latitudes"[379]. Estas mismas compañías reclutaban a los pescadores de Tumbes "para pilotear sus botes o 'trancar' el monstruo", en los viajes que sus veleros hacia a las Galápagos y Panamá[380].

En el caso de los cazadores de isla Mocha, el

> "aceite y barba lo venden a la Hacienda, la que luego revendía la producción al mismo José Maritano en Talcahuano como también a algunas casas comerciales tanto de Valparaíso como de Santiago"[381].

[376] Anónimo 1884.

[377] *Memoria del Ministerio de Marina*, 1919. Archivo Histórico Nacional. Fondo Ministerio de Marina, volumen 2292, Santiago.

[378] Dublé 1905a: 4.

[379] Anónimo 1884.

[380] Dublé 1905a: 4.

[381] Cañas 1902: 72.

Los ingresos del beneficio en Tumbes se dividen en dos mitades: "una corresponde de lleno al dueño de los botes en su calidad de dueño" y la otra se reparte entre tripulantes que participan en la cacería. Como en Tumbes la cacería se realiza con cuatro embarcaciones del mismo dueño, la segunda parte "se reparte entre los 4 pilotos, los 20 bogadores y los 4 trancadores de los cuatro botes, i el que dio el aviso de la aparición de la ballena"[382]. El piloto gana como dos hombres, el trancador como un hombre y medio, y cada remero y el avisador como un solo hombre[383]. Es decir, la segunda parte se divide en treinta y cinco partes. En el caso de la ballena "mediana" mencionado más arriba, cada una de estas pequeñas partes sería de alrededor de $50.

En la isla Santa María la distribución de los ingresos es algo diferente: pues

> "la Hacienda cobra por préstamos de estos útiles [fondos y enfriaderas], por la leña i los bueyes que proporciona para fundir el aceite i encallar las ballenas respectivamente, la cuarta parte del valor total de la utilidad"[384].

Los ingresos se dividen primero en ocho partes, dos partes le corresponden a la hacienda, una al dueño del bote, una al piloto o timonel y otra al trancador. Las tres partes restantes se dividen en novenos, correspondiéndole un noveno adicional al dueño y dos novenos a cada bogador[385].

En las "pesquerías" de Llanquihue y Chiloé

> "el empresario corre con el abastecimiento de víveres para la tripulación formada de seis hombres por cada chalupa, i con todos los cuales se reparte por mitades las utilidades del negocio".

El empresario también aporta

> "las embarcaciones y aparejos de caza, encargándose del sostenimiento del personal cuando no hay trabajo o cuando el mismo personal que caza la ballena, se encuentra absorbido en las tareas de aprovechamiento industrial del cetáceo".

Es necesario acotar que

> "el sostenimiento de las tripulaciones lo hace el empresario a cuenta de lo que a éstas les corresponde percibir después de liquidadas las utilidades del negocio"[386].

[382] Dublé 1905b: 2.
[383] *Ibid.*
[384] Castillo 1906: 499.
[385] *Ibid.*
[386] Castillo 1907: 159.

* * *

La caza con chalupas y arpón de mano permanece en la memoria de la gente en muchos lugares de la costa centro-sur de Chile. Son recuerdos, dispersos que permiten, al mezclar el pasado con el presente, afirmar que la pesca de ballenas sigue vigente y se puede reconocer y representar.

Pedro Aguirre, de isla Mocha, contaba en 1992 que estuvo "como seis años en eso, en la isla Santa María, trabajaba en la ballena y en la pesca", que la ballena era

> "algo difícil para pillarla, tiene que ser una suerte, una casualidad, porque la ballena no sube con todo el cuerpo, es un poquito lo que se asoma del agua" –y que– cuando se divisa la ballena salen los botes y se acercan a la ballena, ahí los *trancadores* ensartan la ballena, hay que ser harto valiente, porque la ballena de un golpazo de la cola hace pedazos todo lo que pilla y la gente también se ahoga".

Agrega que "cuando se ensarta la ballena hay que tratar de que no se vaya a pique, que no se pierda". Por eso, "estando ensartada viene otro bote más, dos o tres botes y ahí está lista la cosa". Más tarde "llega la lancha, la pesca y se la lleva para arriba, para pelarla, como se dice, o sea, para sacarle la gordura". Los pedazos de tocino "son grandes, son gruesos y dan harto, una ballena da como 40 tambores de aceite". Luego, "la grasa hay que freírla y ahí sale el aceite"[387].

José Mateo Railaf, de Chaihuín, Valdivia, relataba:

> "mi abuelo tenía una chalupa, él cazaba ballenas, el finado de mi abuelo, Pedro Leal. Él tenía esa chalupa, tenía como nueve metros. Eran cuatro bogadores por lado, un bayonero, un arponero y un lancero. Andaban como once personas en esa chalupa y cazaban la ballena. Ahí la ponían y ya cuando estaban más o menos muertas, las dejaban con banderín y ahí la iba a buscar el remolcador. El remolcador la traía aquí [a San Carlos de Corral] la ballena"[388].

Sixto Venegas, de Pumillahue, Chiloé, relata que su abuelo, Aurelio Venegas, ballenero en Corral, se trasladó a trabajar a Puñihuil. Es así como seis o siete botes pequeños, de seis o siete metros de eslora, salían desde la caleta a cazar ballenas cerca de la Isla Metalqui. Era lanceada con arpones hasta desangrarla, luego los botes eran amarrados entre sí, para hacer peso y de esta manera cansar el animal y acelerar su desangre. Una vez muerto, el animal era remolcado a Puñihuil y en esta playa se destazaba y se extraía su aceite. Sixto Venegas cree que los balleneros eran en su mayoría de Valdivia-Corral

[387] Entrevista a Pedro Aguirre, Isla Mocha, 1992. Quiroz y Zumaeta 1997: 25.
[388] Entrevista a José Mateo Railaf, Chaihuín, 2010. Andrade y Pacheco, 2012: 24.

y unos pocos de Chiloé, aseverando que en el sector de Pumillahue ahora "ninguno tiene experiencia de nada"[389].

José Gómez, de Chonchi, Chiloé, recordaba que su abuelo,

> "Carmelo Gómez Vera, su hermano Delfín Gómez Vera y gente de afuera se dedicaban a cazar ballenas, la cazaban con arpones. Primero se acercaban con botes y arponeaban las ballenas y tenían como 200 metros de lazo para que se vaya al fondo y después flotaba. En ese momento decían que le tiraban como unas lanzas para que se desangre y los botes, que eran 3 o 4, la tiraban hacia fuera en la reventazón de la ola, entonces la misma ola la tiraba a tierra. Cuando la ballena varaba en la playa le sacaban la barba, eso lo aprovechaban [...] Yo no vi cazar ballenas, sólo le digo lo que me contaron porque era muy chico en esa época. De las ballenas los viejos de antes aprovechaban muy poco porque no le sacaban la grasa ni la carne, eso lo dejaban para que lo coman los pájaros"[390].

Para terminar, se puede compartir la mirada nostálgica de Luis Castillo por esa caza "artesanal" de la ballena:

> "son tan pocos los que sobreviven de ese primitivo y heroico período industrial que se extingue: que de él va quedando sólo el recuerdo"[391].

En 1907 ya había señalado que era preferible una caza costera en pequeña escala, más sustentable a una caza "de tipo industrial" que requiere el uso de un "vapor ballenero", la caza moderna de ballenas[392]. En su opinión,

> "los cetáceos han sido de tal modo perseguidos, que los pocos sobrevivientes de esta persecución inmoderada, han debido recluirse en una zona que ya no puede seguir disputándole el hombre, sino muy de tarde en tarde, los mares árticos y antárticos"[393].

Recuerda a los antiguos balleneros chilenos,

> "en esos tiempos [... cuando] el animal era atrapado con una audacia temeraria realmente inconcebible para una época tan cobarde e incolora como la presente".

[389] Entrevista a Sixto Venegas, Pumillahue, Chiloé, 2006. Águila 2006: 31.
[390] Entrevista a José del Carmen Gómez Álvarez, Chonchi, 2008. Montiel 2010: 289-290.
[391] Castillo 1937: 43.
[392] Castillo 1907: 158-159.
[393] Castillo 1937: 43.

Todo lo hacían

> "desde una chalupa tripulada por ocho hombres, sin miedo [...], eran esos otros tiempos, que no se han ido del todo. Tiempos de menos pericia profesional quizás, pero de más cachaza"[394].

Recuerda ese tiempo

> "cuando había que tener mucha pana, bogar rápidamente hacia atrás en cuanto el arpón daba en el blanco, pues, de otro modo, la ballena herida, hundiéndose de cabeza, sacaba fuera del agua su enorme cuerpo, azotándolo sobre el agua en un sentido y en otro, como para demoler lo que encontrase"[395].

[394] Castillo 1937: 44.
[395] *Ibid.*

Capítulo IV
EXPERIMENTOS INICIALES EN LA PESCA PELÁGICA DE BALLENAS: COQUIMBO, VALPARAÍSO Y TALCAHUANO

Con la independencia de Chile aumenta en forma considerable el arribo de buques balleneros extranjeros. Entre 1819 y 1823 recalan en Valparaíso 73 buques balleneros, la mayoría estadounidenses, con un promedio de 14,6 anuales[396]. En 1826, Edward Poeppig destaca su abundancia, notando que son:

> "perseguidas muy poco por los chilenos hasta ahora, por lo cual son tan mansas que se les puede observar nadando sin ninguna preocupación entre los buques anclados en la bahía de Talcahuano. Los cetáceos son cazados solo por buques extranjeros, los que para hacerlo, 'tienen que navegar alrededor de la mitad de la tierra'; en cambio, los chilenos, 'que pueden alcanzar esas mismas regiones dentro de cuatro a doce semanas', nunca han realizado 'la menor tentativa para dedicarse a ella, ni siquiera en las inmediaciones de sus puertos [... ya] que la preparación de expediciones mayores es todavía demasiado costosa en Chile, por lo cual no sería posible competir con los extranjeros".

Concluye su relato señalando:

> "como la construcción de buques, la elaboración de telas para velas y de jarcias, etc., se transformarán en ese país en pocos años en un negocio importante, es posible que los chilenos se dediquen entonces también a aquella actividad, que les promete ventajas extraordinarias"[397].

Entre 1830 y 1840 ingresan al puerto de Talcahuano 1 302 buques, con un 43,24% (563) de balleneros, es decir, un promedio de cincuenta y seis buques por año[398]. Recalaban en Talcahuano con el objetivo "de refrescar sus gentes y tomar víveres" y las tripulaciones de cada buque variaban "entre veinte y treinta y dos hombres, alcanzando al año a unos mil quinientos marineros de habla inglesa y francesa que pasaban por Talcahuano y Concepción", dejando

[396] Guzmán 2003: 58.

[397] Poeppig 1960 [1835]: 314-315.

[398] Razón de los buques de guerra, de comercios y balleneros que han entrado en el puerto de Talcahuano desde el año de 1830 hasta fin de diciembre de 1840. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 56 Santiago.

su impronta[399]. En una carta escrita el 18 de marzo de 1848 se entregan algunas cifras relacionadas con la presencia de balleneros estadounidenses durante el año 1847 en Talcahuano. Se indica que entraron al puerto ciento quince buques de todas las clases, de los que ciento diez eran balleneros, que los marineros eran 2 986, con 2 053 estadounidenses y que llevaban a bordo 58 978 barriles de aceite de cachalote, 100 480 barriles de aceite y 536 300 libras de barbas, con un valor total de USD3 098 306[400].

Talcahuano se constituye en un punto relevante para la industria ballenera mundial, tal como se indica en un informe escrito en el puerto el 19 de abril de 1854 y publicado en New Bedford, "capital ballenera" estadounidense. Talcahuano

> "ha mostrado en los últimos dos meses una apariencia vital como consecuencia del gran número de buques balleneros que lo han hecho su lugar de reunión".

La flota ha aumentado debido a los altos costos que implican las paradas en las islas Sandwich[401]. En Talcahuano se sabe "que siempre se pueden obtener reclutas de todo tipo, y el impuesto sobre sus compras nunca excede el tres por ciento". También posee muchas facilidades "para el trasbordo del aceite" [402].

Paul Treutler se encuentra en Talcahuano en 1859. El puerto, ahora con unos cinco mil habitantes, ya

> "era la principal estación de los cazadores norteamericanos de ballenas en la costa occidental de la América del Sur, y había por este motivo, a lo largo de la calle principal, que corre paralela a la playa, numerosos negocios norteamericanos de proveedores de buques, albergues de marineros, incontables bodegas de vino y cantinas y casas dedicadas a la prostitución".

Se capturaban a menudo "de animales de 20 metros de largo, que suministraban, además de otros productos, hasta 5 o 6 mil galones de aceite"[403].

Pero Valparaíso asoma como un fuerte competidor de Talcahuano. En una carta escrita el 24 de febrero de 1855 se indica que Valparaíso se está transformando en

> "un lugar de descanso para los veleros de la flota ballenera, debido a sus excelentes facilidades en la entrega de suministros y refrescos y también como un buen mercado para el aceite [... pues] tiene los más altos precios

[399] Cartes 2009: 70. *El Faro del Bío Bío,* Concepción, 8 de enero de 1834.
[400] *Whalement's Shipping List,* New Bedford, July 13, 1848.
[401] Nombre con el que se conocía a las islas de Hawaii durante el siglo XIX.
[402] *Whalement's Shipping List,* New Bedford, June 6, 1854.
[403] Treutler 1958: 276.

pagados en el Pacífico [...]; los balleneros pueden siempre obtener oficiales y marineros en Valparaíso; las provisiones son más baratas que en Talcahuano [...] excepto la carne fresca"[404].

Figura 7: Vista de la rada de Talcahuano. En Dumont 1846.

En otra carta, escrita el 31 de mayo del mismo año, se ponderan las virtudes de Valparaíso comparado con Talcahuano

> "si los propietarios de los balleneros pudieran visitar los dos puertos y comparar "los gastos en cada uno, no vacilarían un instante en darle a Valparaíso una preferencia decidida"[405].

* * *

Luego de obtenida la independencia de España, emerge en la prensa chilena una activa y persistente propaganda de fomento de la pesca de ballenas. El 16 de julio de 1818 se publica en el diario *El Argos de Chile*[406] lo siguiente:

> "Uno de los ramos de industria y comercio que ofrece este país, es la pesca de ballenas y los cueros de lobos. Nuestros mares y nuestras costas están llenos de ambos, y no es necesario, ni grandes gastos, ni muchos conocimientos para emprender este ejercicio: lo que más se necesita es amor al trabajo, y por desgracia, éste está combatido o paralizado por la abundancia, que puede alimentar tres tantos más de la población ac-

[404] *Whalement's Shipping List,* New Bedford, April 10, 1855.

[405] *Op. cit.*, July 17, 1855.

[406] Periódico antimonárquico publicado entre el 28 de mayo y el 5 de noviembre de 1818, con un total de veintiún números. Su redactor fue Francisco Rivas. Alvarado 2017. Disponible en www.memoriachilena.cl/602/w3-article-124305.html.

tual, sin exponerla a sufrir las penalidades de la escasez y del hambre. Tres millones de almas pueden existir con lo que actualmente produce éste suelo feraz, sin aumentar la labranza de los campos; y así los hombres no quieren vivir como pescadores, cuando pueden ahorrarse de casi todo trabajo.

Los Americanos vienen desde Kentucky[407], con una navegación dé tres y cuatro meses, hacen gastos séxtuplos de lo que costaría a nosotros, y sin embargo, se hacen ricos. En nuestros mares pescan las ballenas, toman el esperma, y después nos lo traen, elaborado: en nuestras playas matan los lobos, toman las pieles, y en los puertos de China los cambian por mercaderías, que nosotros les compramos después o que venden en los Estados Unidos y la Europa, resultándoles una grande utilidad. Nosotros los vemos llegar a nuestros puertos a comprar provisiones, para regresar a su país con una fortuna, y nuestra ambición no se excita al contemplarlos ricos, después de algunos meses de trabajo que la naturaleza ha destinado para nosotros. Si nos dedicásemos a éste ejercicio lucrativo, no necesitaríamos ir en busca los compradores a otros mercados: los extranjeros vendrían a llevar estos artículos en sus buques, y la ganancia no sería exclusiva para ellos, ni para nosotros.

Es cierto que les Españoles habían empleado todo su poder para sofocar la industria en el nuevo mundo, y sucedía, como en todo Gobierno despótico, que los hombres, lejos de querer aumentar sus fondos, procuraban ocultar los que poseían, para evitar las persecuciones, y no excitar la codicia del tirano. El caso ahora es diverso. Nuestras propiedades no pertenecen a nadie más que a nosotros, y el Gobierno está interesado en aumentar las riquezas de los ciudadanos, porque de ellas depende la del Erario. Si antes se nos extraían contribuciones eran para sostener el lujo de la corte de Madrid, y para emplearlas contra; nosotros mismos: ahora lo que damos es para defender las vidas, las propiedades, y el honor de toda la comunidad; y el interés del Gobierno; es el mismo que el de todos los habitantes.

Animémonos, pues, a abrir estos nuevos canales de riquezas: demos un paso más hacia la prosperidad nacional: seamos industriosos, para que podamos ser virtuosos y ricos: imitemos a los Anglo-Americanos, y seremos tan felices como ellos"[408].

La propaganda no se limita a la capital de la nueva nación. El *Faro del Bío Bío*, periódico de Concepción publicado entre 1833 y 1835, se constituye en un factor de relevancia en la promoción de la pesca de la ballena en la zona de Talcahuano. En su número inaugural, el 19 de octubre de 1833, destaca

[407] En realidad, el redactor quiso decir Nantucket, ciudad de Nueva Inglaterra de la que provenía, en esos años, la mayoría de los balleneros estadounidenses.

[408] *El Argos de Chile,* Santiago, 16 de julio de 1818.

que su objetivo es entregar información sobre "todo lo que sea de notoriedad pública y reconocida"[409], y en su siguiente entrega cuenta que

> "con el fin de llenar la obligación que hemos contraído [...], nos proponemos dar en este número y siguientes, ideas generales sobre un ramo de la industria nacional, que algunos comerciantes de la provincia de Concepción quieren emprender".

El redactor plantea:

> "debemos estimularlos tanto más a este beneficio de una de las mayores riquezas del mar […] cuanto que sabemos por experiencia que con un buen deseo, con un pequeño esfuerzo y con la protección que el gobierno no podrá rehusar sin injusticia a unos trabajos que tienen por objeto la prosperidad pública, esta pesca puede dar a Chile excelentes marineros que en breve serían aptos para viajes a larga distancia"[410].

Se trata de una serie de artículos que se publicarán en ocho números del periódico[411], y bajo el título de "Consideraciones Generales sobre la Pesca de Ballenas", pretenden constituirse en una "historia universal de la pesca de ballenas". Las "consideraciones", que reflejan, sin duda, el interés que había en la zona por la pesca de la ballena, buscan

> "trazar sucintamente el cuadro de esta pesca, que extractamos de una obra grande, fruto de siete años de propias observaciones i que nos proponemos publicar muy pronto en Chile[412]; será, no podemos dudarlo, hacer un servicio del que quedaremos suficientemente recompensados, si se considera de alguna utilidad. Para conocer bien esta pesca, emprendemos su historia desde los tiempos más remotos hasta nuestros días"[413].

No se sabe el grado de influencia específica que la propaganda tuvo en el desarrollo de la industria ballenera chilena, pero es interesante registrar su aparición y las características que tuvo.

* * *

La primera experiencia ballenera originada en Chile ocurre hacia 1819 y cuenta con la participación de tres colaboradores de la gesta independentista,

[409] *El Faro del Bío Bío,* Concepción, 19 de octubre de 1833.

[410] *Op. cit.*, 26 de octubre de 1833.

[411] *Op. cit.*, 26 de octubre de 1833; 20 de noviembre de 1833, 4 de diciembre de 1833; 18 de diciembre de 1833; 1 de enero de 1834, 15 de enero de 1834; 26 de febrero de 1834; 9 de abril de 1834.

[412] No se tiene mayores antecedentes sobre el autor de estas consideraciones, pero sí se sabe que no fueron publicadas en el país bajo la forma de libro.

[413] *El Faro del Bío Bío*, Concepción, 26 de octubre de 1833.

el marino estadounidense Charles W. Wooster, el comerciante inglés William Henderson y el ingeniero español Antonio Arcos.

El 13 de marzo de 1819 Charles Wooster solicita al supremo gobierno

> "se le conceda un permiso exclusivo para pescar ballenas, tanto en la bahía y puerto de Coquimbo como en la isla de Santa María por el término de cinco años, comprometiéndose por su parte a pagar al Gobierno el porcentaje de las utilidades de esta pesca"[414].

El 18 de mayo de 1819 se le concede

> "privilegio exclusivo para hacer la pesca de la ballena en el puerto de Coquimbo por el término de dos años perentorios, con las calidades de que pague un cuatro por ciento sobre el producto líquido de la pesca y de que al menos la mitad de la tripulación haya de ser de individuos chilenos. El pago del cuatro por ciento debe hacerse en aceite de ballena en la Aduana de Valparaíso"[415].

El 14 de julio de 1819 se constituye ante el notario de Valparaíso una sociedad ballenera formada por Wooster, Henderson y Arcos para que con la fragata *Rosa del Pacífico* ex *Resolución* opere desde Coquimbo[416]. El buque había sido capturado el 12 de diciembre de 1818 por el bergantín nacional *Santiago Bueras* ex *Lancaster*, capitán Gregorio Cordovez, y

> "adquirido ese año por el comerciante inglés William Henderson, quién asociado a Charles Wooster, que había recibido una licencia para cazar ballenas del gobierno como pago por sus servicios en la recientemente creada Marina de Chile"

y Antonio Arcos, quién "parece que suministraba apoyo financiero y algunas de sus facilidades en el puerto de Coquimbo" habían formado la empresa[417] con el objetivo de cazar "ballenas para la obtención del aceite de esperma y su refinamiento para exportarlo a Europa"[418].

John Miers tiene una mirada crítica sobre el apoyo prestado por el gobierno de Chile a la empresa ballenera. En un principio

> "estaba dispuesto a ofrecer toda la asistencia posible, y como garantía de seriedad, establecía que no solo todos los materiales requeridos podrían ser

[414] Solicitud de Charles W. Wooster al Supremo Gobierno para la pesca de ballenas. Archivo Histórico Nacional, Fondo Capitanía General, volumen 1050, Santiago.

[415] Privilegio exclusivo a Charles W. Wooster para la pesca de ballenas en el puerto de Coquimbo. Archivo Histórico Nacional, Fondo Capitanía General, volumen 1050, Santiago.

[416] Martinić 2004: 12.

[417] Aguayo-Lobo *et al.* 1998: 20; cf. Guzmán 2006: 67.

[418] Miers 1826: 287.

importados, libres de toda obligación, sino que la exportación del aceite sería libre de impuestos y que las autoridades locales a través de todo el país les darían toda la protección posible".

Bajo estas consideraciones

> "fue invertida en la empresa la suma de 60.000 dólares, con los que se arrendaron los buques completamente equipados, provistos de tripulaciones apropiadas y con materiales para la pesca de ballenas, y fueron enviados al mar; la refinería tuvo que instalarse en Coquimbo, y allí se enviaron todos los barriles y duelas que pudieron comprarse en tierra o en el mar".

Las autoridades de gobierno, preparando el zarpe de la escuadra Libertadora al Perú, requisan

> "todos los recipientes preparados para el funcionamiento del establecimiento ballenero: en vano protestaron los individuos interesados contra esta violación de la propiedad privada, en vano reclamaron la ruina que les causaría a la llegada de los buques balleneros que eran esperados con aceite de esperma en poco tiempo; todo fue inútil, los barriles fueron tomados para el servicio público".

Este procedimiento arbitrario "no pudo atenuar el ardor de los especuladores o detener sus operaciones, hasta que otra medida más violenta fue tomada contra ellos". La necesidad de almacenar el aceite de ballena se satisfizo lo mejor que se pudo, "hundiendo un estanque en el alto promontorio que mira la bahía de Coquimbo", pero este trabajo "fue detenido por el gobernador de la ciudad y la provincia, debido a que sería perjudicial para la salud de los habitantes". Finalmente estos y otros contratiempos "los obligó a abandonar la especulación, después de perder una cantidad muy considerable de dinero"[419].

No resulta fácil seguirle la pista a la *Rosa del Pacífico*. Se ha identificado el que sería su primer y único viaje. El 15 de julio de 1819 zarpa de Valparaíso la "fragata ballenera *Rosa del Pacífico*, capitán Don Tomás Bunster, con destino a la pesca de la ballena"[420]. Regresa el 30 de enero de 1821 "procedente de Coquimbo, capitán Pearson, con cargamento de aceite, luego de 21 días de navegación"[421].

[419] Miers 1826: 287-289.

[420] Relación de los buques que han entrado y salido de este puerto en esta última semana desde el 13 hasta el 19 de julio. Juan José Tortel, Capitanía de Puerto de Valparaíso, 23 de julio de 1819. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina. Movimiento Marítimo de Valparaíso, 1819-1827, volumen 31, Santiago.

[421] Razón detallada de los buques que han entrado y salido de este puerto desde el día 26 de enero hasta hoy día de la fecha. Egbert van Beuven, Capitanía de Puerto de Valparaíso, 2 de febrero de 1821, Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina. Movimiento Marítimo de Valparaíso, 1819-1827, volumen 31, Santiago.

No se han registrado otros viajes balleneros, sino, más bien, de transporte de frutos del país, maderas, caballos, estaño, algodón y otros productos entre los puertos de Valparaíso, Coquimbo, Huasco y Arica, usando su antiguo nombre de *Resolución*[422].

En un informe escrito desde su destierro peruano, Bernardo O'Higgins señala la relevancia de los archipiélagos meridionales chilenos para el desarrollo de la industria pesquera, "especialmente el bacalao y la ballena" y les propone a los ingleses, para competir con los estadounidenses,

> "unir sus capitales en una sociedad anónima para establecer una gran factoría en el puerto de Concepción, en Chile, donde los gastos de equipo y aprovisionamiento son incluso más bajos que en Nantucket y donde el aceite producido por la pesca de la ballena proveería a las naves británicas de un cargamento de retorno asegurado y constante"[423].

Su visión no será compartida por las autoridades chilenas de la época y la industria ballenera tardará en constituirse en los puertos chilenos y Talcahuano será uno de los puntos desde donde se desarrollará en la segunda mitad del siglo XIX.

* * *

En el mes de septiembre de 1830, José Vicente Ovalle, como apoderado de una sociedad interesada en desarrollar "la pesca de ballenas en los mares limítrofes de la República", solicita al Congreso Nacional que "se le conceda privilegio de la pesca de ballenas por diez años y libre de derechos". El acta de sesiones del Congreso de Plenipotenciarios resume el destino de la solicitud:

> "Como apoderado de una asociación formada para la pesca de ballenas en los mares limítrofes de la República, ha presentado al Gobierno don José Vicente Ovalle el memorial adjunto. En él se contrae a solicitar franquicia de derecho y privilegio exclusivo por diez años en favor de una empresa que justamente debe estimarse como nuevo manantial de riqueza pública; pero, el Vice-Presidente que suscribe, al someter esta solicitud a la consideración del Congreso Nacional de Plenipotenciarios, no puede dispensarse de observar que si se accediese al privilegio exclusivo reclamado, convirtiéndose esa gracia en beneficio de un corto número de especuladores, que no van a emprender una negociación aventurada

[422] Guzmán 2003: 56.

[423] Veliz 1961: 366. El título del informe es *Ensayo comparativo de las ventajas naturales y de otras clases que poseen Chile y los Estados Unidos para transformarse en una potencia marítima de primer orden en el Nuevo Mundo* y aparece transcrito en la historia de la marina mercante de Véliz 1961: 364-370. Para otros investigadores este informe no fue escrito por Bernardo O'Higgins, sino por su amigo, el capitán de la Marina Real Británica Thomas Coghlan. Guzmán 2006: 68.

o incierta, sino lucrativa i segura, se quitaría la concurrencia en perjuicio de un ramo de industria nacional que interesa promover, y que libre de trabas i restricciones, debe naturalmente prosperar con grandes ventajas del país. Guiado el Gobierno por estos principios, al mismo tiempo que desaprueba la concesión del privilegio, considera útil i justo exonerar a la Compañía del pago de derechos de importación y exportación en todos los artículos que produzca la pesca que va a establecer"[424].

La comisión encargada de informar sobre su solicitud opina "que los privilegios exclusivos son perjudiciales a la industria y atacan la libertad del comercio, que el Congreso debe proteger a toda costa". Señala:

"la pesca es uno de los ramos que deben contribuir más a la riqueza pública, y el medio más oportuno para que la navegación reciba un impulso extraordinario".

Si se accediese "al privilegio exclusivo que se solicita, el progreso de la pesca sería muy lento, y poco reportaría en provecho". Finaliza el informe recalcando que "nunca acabaría la comisión si puntualizara los daños que causaría el privilegio exclusivo de la pesca"[425]. El Congreso decide, en resumen, desaprobar "el privilegio, por no ser una negociación aventurada o incierta"[426].

Ese mismo año, 1830, se publica en la prensa una iniciativa para desarrollar la pesca de la ballena denominada "Bases fundamentales de un proyecto para hacer la pesca de la ballena [...] en el bergantín *Buen Suceso*"[427], no se sabe si se relaciona con la presentación de José Ovalle en el Congreso.

En este proyecto se plantea lo siguiente:

"El bergantín *Buen Suceso* es en todo a propósito para la empresa, habiendo sido perfectamente carenado y recorrido el mes pasado y su valor equipado con todos sus útiles y víveres para ocho meses & c. es $10.000. La empresa se dividirá en acciones de $500 cada una y por consiguiente, el total de accionistas serán 20 y $10.000 el capital. El porte del buque son 200 toneladas capaz de cargar 55.000 galones de aceite, que avaluados bajo en 6 reales galón, reportarán $ 42.000. Siendo feliz el viaje debe esperarse que recoja la suma de galones expresados. Cualquier individuo puede comprar el número de acciones que quisiere. El capitán y tripulación no recibirán sueldo alguno, sino una cuota proporcional del aceite que saquen,

[424] Resolución n.° 736 de la Sesión del Congreso de Plenipotenciarios, en 8 de octubre de 1830, en Letelier 1897, tomo XVIII: 497.

[425] Resolución n°. 760 de la Sesión del Congreso de Plenipotenciarios, en 12 de octubre de 1830, en Letelier, 1897, tomo XVIII: 508.

[426] Resolución n.° 768 de la Sesión del Congreso de Plenipotenciarios, en 16 de octubre de 1830, en Letelier, 1897, tomo XVIII: 513.

[427] Véliz 1961: 30; Cartes 2009: 36.

yendo, como interesados, en el negocio. Los accionistas nombrarán un agente para el buque, cuyo sueldo se sacará de los productos del viaje pertenecientes a la compañía. Actualmente se halla en este puerto un capitán y marineros experimentados en este tráfico, prontos a entrar en la empresa. Las ventajas que se deben derivar de esta especulación sobre las que se hacen de los Estados Unidos y de Europa son considerables, porque estos tienen que hacer un viaje mucho más dilatado para llegar al punto donde se encuentran las ballenas, cuando de este puerto llegan en pocos días. También se proyecta establecer una fábrica de velas de esperma, a vuelta de viaje, para beneficiar los aceites en favor de la compañía. Las velas serán mucho más baratas de las que se consumen de los Estados Unidos y de Europa, y se pueden fabricar cuántas fueran necesarias para el consumo del país"[428].

Más adelante se indica:

"considerado el proyecto como se quiera, no puede dejar de aparecer como ventajoso y como un nuevo canal de industria que se abre, para que se ocupen útilmente un número considerable de hombres, estableciéndose una fábrica de velas para beneficiar los productos de la pesca, que darán además utilidades crecidas a los accionistas. Un proyecto de esta clase merece el patrocinio de los capitalistas de la República y debe esperarse que se apresuraran a tomar parte en él, para utilidad propia y de su patria"[429].

El 21 de septiembre de 1830, el bergantín *Buen Suceso*, de 166 t, al mando del capitán Almy, con doce tripulantes y carga surtida, zarpa hacia Valdivia, despachado por Manuel Riesco[430], regresando el 2 de diciembre de 1830, procedente de Chiloé, con maderas y tres pasajeros. El 19 de diciembre de 1830 vuelve a salir, al mando del capitán Wilson, con doce tripulantes, en lastre, rumbo a Talcahuano, desde donde retorna el 5 de febrero de 1831, con una carga de madera[431].

Es indudable que "los capitalistas de la República" no llegaron y el buque fue ocupado en otros menesteres.

* * *

Hacia la mitad del siglo XIX se identifica otro buque, calificado como ballenero, que navegó con bandera chilena. Se trata del *Averick* de New Bedford, que

[428] Bases fundamentales de un proyecto para hacer la pesca de la ballena, que se tiene en vista, en el bergantín nacional *Buen Suceso* que se pondrá en ejecución tan luego como se tomen todas las acciones. *El Mercurio,* Valparaíso, 7 de septiembre de 1830.

[429] *El Mercurio,* Valparaíso, 9 de octubre de 1830.

[430] *Op. cit.*, 22 de septiembre de 1830.

[431] Movimiento Marítimo de Valparaíso, 1830-1831. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 52, Santiago.

luego de encallar el 15 de febrero de 1845 en la isla de Ulitea, hoy Raiatea[432], es reparado y enviado a Valparaíso para su venta[433]. Era un navío de 385 toneladas construido en 1828 en Fairhaven, MA. Entre 1828 y 1845 realizará seis viajes para cazar ballenas, siendo siempre su puerto de zarpe New Bedford, MA, y su destino el Pacífico (1828-1831, 1831-1833, 1836-1840, 1840-1844 y 1844-1845), excepto en uno de ellos (1834-1836) que fue el Atlántico[434]. En Valparaíso lo compra un grupo de comerciantes del puerto, cambia su nombre al de *María Helen* y desde ese puerto "continuará en el negocio ballenero"[435].

El 20 de diciembre de 1845 se informa que zarpa de Valparaíso

> "el ballenero chileno *Maria Helen* (antes el *Averick* de N[ew] Bedford y más luego llamado *Recovery*) proveniente de Talcahuano, [que] lleva a los Estados Unidos la carga del *Clarksen* de Nantucket [...]. Se piensa que el *Maria Helen* primero irá a Coquimbo"[436].

Más tarde se dice:

> "llegó a Edgartown el 22 [de abril], desde Talcahuano, vía Coquimbo el 17 de enero, con 1.900 barriles de aceite de esperma (la carga del buque *Clarkson* de Nantucket, [...]), 15.000 libras de barbas de ballena del buque *Arabella* de Sag Harbor, y 200 toneladas de guano"[437].

Es el primer viaje del *Maria Helen* bajo bandera chilena.

A fines de 1847 el *Maria Helen* se encuentra en las islas Sandwich (islas de Hawai). En una carta escrita el 5 de diciembre de 1847 se dice que

> "el buque chileno *María Helen* (antes el *Averick*) ha sido tomado para llevar aceite del *Olive Branch*, de N[ew] Bedford, del *Samuel Roberson*, de Fairhaven y probablemente de otros"

buques a Estados Unidos[438]. En otra carta, escrita el 1 de marzo de 1848 desde Honolulu, se informa de

> "la pérdida del buque chileno *María Helen*, que había zarpado de este puerto el 23 de diciembre [de 1847], hacia New Bedford, via Tahiti y

[432] Ra'iātea es una de las islas de Sotavento del archipiélago de la Sociedad en la Polinesia Francesa. Está situada a 210 km al oeste de Tahití, entre Huahine y Bora Bora.

[433] Lucatt 1851, II: 234.

[434] Starbuck 1878.

[435] *Op. cit.*: 408.

[436] *Whalement's Shipping List,* New Bedford, March 3, 1846.

[437] *Op. cit.*, April 28, 1846.

[438] *Whalement's Shipping List,* New Bedford, May 9, 1848.

Valparaíso. Encalló en Christmas Island[439] en la mañana del 4 de enero y, junto a la carga, se perdió completamente, [pero] los pasajeros y la tripulación se salvaron" [440].

La carga del buque *María Helen* estaba compuesta de "1700 barriles de aceite de ballena, 465 barriles de aceite de esperma, 118,700 libras de barbas de ballena y mercaderías varias". El aceite pertenecía a Mr. Hobson, sobrecargo[441] del *María Helen*, y lo había comprado a los buques *Olive Branch* (mil doscientos barriles) e *Inez* (quinientos barriles), de New Bedford. El aceite de esperma y las barbas iban como carga fletada de los buques *Olive Branch*, *Ceres*, *Inez* y *Harrison,* de New Bedford, *Josephine* y *John Jay* de Sag Harbor [Nueva York], *Samuel Robertson*, de Fairhaven, *Sarah Parker*, de Nantucket y *Sheffield*, de Cold Spring. Llevaba también como carga ochenta y siete rollos de lienzo y tres barricas de lámparas, embarcados por comerciantes de Honolulu. Viajaban, además, en el *María Helen* ochenta pasajeros. Según Mr. Hobson, "sus pérdidas llegaban a los $35,000"[442].

Se conserva una interesante descripción de las peripecias de los náufragos del *María Helen*, que permanecieron en la isla durante tres meses antes de ser rescatados, escrita por Thomas H. Stevens, que viajaba con su esposa e hija en el accidentado buque[443].

La información que existe indica que el *María Helen* operaba más bien como buque mercante, transportando carga, entre ella productos de la ballena como aceite y barbas, y también pasajeros[444], pero no estaba involucrada de forma directa en su caza.

Hay algunas menciones de otros buques con matrícula chilena que pudieron cazar ballenas u operar como transportes, entre los que se puede mencionar al "ballenero chileno" *Balaena*, que el 1 de junio de 1848 se encontraba navegando frente a las costas de Ecuador con cien barriles de aceite de esperma[445]. En los registros mercantes chilenos existe una barca de nombre *Ballena*, de 307 toneladas, construida en 1832, matriculada con el número 177 el 29 de marzo de 1845, propiedad de Vives & Co., de Valparaíso, que estaba ocupada en el comercio con Perú y California[446], pero no existe información fidedigna que asegure su participación en la pesca de ballenas.

[439] La Christmas Island o Kiritimati, es un atolón en el océano Pacífico que pertenece a las Northern Line Islands, parte de la actual República de Kiribati.

[440] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, May 30, 1848.

[441] Persona que se embarca en un buque de comercio como comisionado para la venta del cargamento, o parte de él, por cuenta del dueño.

[442] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, May, 30, 1848.

[443] Además del relato pormenorizado de Stevens 1849, en Lucatt 1851, II: 239-241, se transcriben fragmentos de un diario, escrito por George Mc Ready, otro de los náufragos del *Maria Helen*.

[444] Lucatt 1851, II: 234.

[445] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, February 1, 1848.

[446] Estado general de la Marina Mercante de Chile el 1° de julio de 1849, en *Memoria del Ministerio de Marina*. Santiago, Nacional, 1849.

* * *

Entre 1850 y 1860 se implementan algunas iniciativas que involucraron capitales y tripulaciones chilenas, siendo, tal vez, la más notable la emprendida por la Casa López y Sartori[447], comerciantes y armadores de Valparaíso[448], que envían dos expediciones balleneras al Ártico entre 1851 y 1854.

Las operaciones pelágicas yanquis habían comenzado en el hemisferio Sur alrededor de 1760 y recién en 1787 doblaron el cabo de Hornos e ingresaron al océano Pacífico. Estaban orientadas hacia la caza de los cachalotes. En 1790 se encontraban trabajando a lo largo de las costas de Chile y Perú y poco tiempo después, en todo el Pacífico Sur[449]. Luego de sesenta años de caza ininterrumpida, los balleneros fueron "derivando lentamente hacia el norte" y también al oeste en busca de las cada vez más escasas "ballenas de esperma"[450]. Sin embargo, la "deriva" les permitió descubrir importantes caladeros de otros cetáceos, las "ballenas polares" [*Balaena mysticetus*], abundantes en las zonas cercanas al estrecho de Bering[451]. Como estaban tan alejados de los mercados del aceite, los balleneros empezaron a explotarlos solo cuando el número de cachalotes disminuye en forma significativa en el hemisferio Sur. En la caza de ballenas en el Ártico participaron hombres y buques de muchas naciones, pero "estuvo dominada en forma amplia por buques de Nueva Inglaterra y unos pocos, pero muy notables, de Long Island, Nueva York"[452].

El descubrimiento en 1845 de los caladeros de ballenas boreales detonará una verdadera "fiebre ballenera polar"[453], y desde 1849 toda la caza pelágica en el Pacífico Norte se concentró en esta especie de cetáceo[454]. Se desarrollaba tanto en el mar de Okhotsk como en el Ártico Occidental. Entre los años 1847 y 1867 se realizaron 1 391 expediciones al mar de Okhotsk, con "un 90% de los Estados Unidos y el resto de Francia, Bremen, Hawai y Rusia, con representación ocasional de Gran Bretaña, Noruega y Chile" y entre 1848 y 1920 se hicieron 2 712 viajes al Ártico Occidental[455]. Los representantes "ocasionales" de Chile en el Ártico fueron los dos buques enviados por la Casa López &

[447] Edmund W. Sartori comerciante estadounidense, natural de Philadelphia, estuvo radicado en Valparaíso entre 1848 y 1856. Fue socio de Loring, Sartori & Co. [1848-1850] y luego de López y Sartori [1850-1854]. Fue uno de los fundadores de la 1ª y 3ª Compañía de Bomberos y de la Logia Masónica Bethesda de Valparaíso. En 1856 se traslada al Perú, donde fallece en 1878.

[448] La Casa López & Sartori era una sociedad formada en 1850 por los comerciantes de Valparaíso, Dominic López y Edmund W. Sartori. En 1852 tenía varios buques, con un total de 3 900 t de registro, cuyas tripulaciones que alcanzaban los ciento cincuenta hombres, *El Mercurio,* Valparaíso, 18 de diciembre de 1852.

[449] Kugler 1984: 151.

[450] Bockstoce & Burns 1993: 563.

[451] Bockstoce 1986: 28-29.

[452] Bockstoce & Burns 1993: 563.

[453] Bockstoce 1986: 94.

[454] Webb 1988.

[455] Kugler 1984: 153.

Sartori, de Valparaíso: el *Pescador*, que fue en 1852 al Ártico Occidental[456] y el *Revello* en 1854 al mar de Okhotsk[457]. Los buques chilenos reunieron más de tres mil barriles de aceite y cerca de treinta y seis mil libras de barbas de ballena.

Figura 8. La caza de ballenas francas en el estrecho de Bering y océano Ártico con sus variedades, 1871 [Litografía coloreada de John H. Bufford].

El *Pescador* zarpa de Valparaíso el 24 de noviembre de 1851, al mando del capitán George Heath[458] y llega a Honolulu, vía Paita, en las costas de Perú, el 21 de abril de 1852, con cincuenta barriles de aceite de cachalote y treinta de aceite de ballena[459]. En un diario de Honolulu se indica que "el capitán George Heath, de la barca *Pescador*, de Valparaíso, tocó en la isla Chatham, una de las Galápagos", en su viaje desde Paita[460]. El 10 de mayo de 1852 zarpa de Honolulu en un viaje rumbo al norte[461], regresando el 23 de octubre de ese mismo año, con cincuenta barriles de aceite de esperma, ochocientos de aceite de ballena y 11 000 libras de barbas[462]. El 9 de noviembre de 1852 sale de Honolulu rumbo a Valparaíso[463], donde llega el 31 de enero de 1853, con una carga registrada de ochocientos barriles de aceite[464]. El *Pescador* estuvo cazando ballenas "en el Ártico" y no en el mar de Okhotsk[465]. Fue uno de los

[456] *The Friend*, Honolulu, December 17, 1852.
[457] *The Polynesian*, Honolulu, November 4, 1854.
[458] *El Mercurio*, Valparaíso, 26 de noviembre de 1851.
[459] *The Polynesian,* Honolulu, April 24, 1852; *The Friend,* Honolulu, May 1°, 1852.
[460] *The Polynesian,* Honolulu, May 8, 1852.
[461] *Op. cit.*, May 15, 1852; *The Friend,* Honolulu, June 4, 1852.
[462] *Op. cit.*, October, 29, 1852; *op. cit.*, November 2, 1852.
[463] *Op. cit.*, November 15, 1852; *op. cit.*, November 17, 1852.
[464] *El Mercurio,* Valparaíso, 1 de febrero de 1853.
[465] *The Friend,* Honolulu, December 17, 1852.

275 buques balleneros que operaron desde Hawai en el Pacífico Norte durante el verano de 1852[466].

La *Memoria del Ministerio de Marina* de 1853 entrega una escueta, pero interesante información sobre la "expedición ballenera al Ártico organizada por la Casa López y Sartori, comerciantes y armadores de Valparaíso". La barca *Pescador*, bajo el mando del capitán George Heath y con una tripulación que incluía "18 marineros chilenos", lleva "a las regiones polares del norte, quizás por la vez primera, el pabellón de Chile", donde

> "sostuvo con honor su puesto entre los que componían la flota de balleneros americanos en aquellas altas latitudes en el año 1852, y al principio les causó extrañeza ver la solitaria estrella de nuestra bandera, participando con la de ellos en la lucha grandiosa contra tantos peligros".

El documento oficial señala que el buque

> "regresó de su campaña de catorce meses a principios de ese año [1853], rindiendo utilidades tales a sus armadores, que han estimulado un armamento en mayor escala, y que encaminarán en esa vía su espíritu de empresa",

agregando: "es de un interés nacional fomentar por todos los medios posibles" este tipo de emprendimientos[467].

El éxito de la expedición lleva a la Casa López & Sartori a preparar un nuevo buque y enviarlo la misma zona. Se trata ahora del *Revello*, barca de 158 toneladas de registro[468], que bajo el mando del capitán Ray zarpa de Valparaíso poco tiempo después del arribo del *Pescador*, tal vez en marzo o abril de 1853[469]. Desafortunadamente naufraga el 4 de septiembre de 1854 en un banco de arena en la bahía de Sakhalin, en el mar de Okhotsk, con pérdida total del buque y la carga, aunque la tripulación pudo salvarse, subiéndose al *Caravan* y luego siendo "distribuidos en los diferentes buques de la flota"[470]. El naufragio del *Revello* desanimará, sin duda, otras iniciativas y no se tendrán ya nuevas expediciones balleneras bajo bandera chilena a los mares boreales.

[466] *New York Times,* New York, February 24, 1853.

[467] *Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional,* Santiago, Imprenta Nacional, 1853, p. 34.

[468] Relación de los buques que componen la Marina Mercante de Chile. *Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional,* Santiago, Imprenta Nacional, 1853, pp. 111-114.

[469] Es una fecha muy poco precisa, pero se considera correcta la afirmación que cuando naufraga "llevaba 17 meses fuera de Valparaíso", *New York Daily Tribune,* New York, December 18, 1854.

[470] *Ibid.*

* * *

La situación cambia cuando comienzan a operar, en forma continua, buques balleneros desde los puertos de Valparaíso y Talcahuano. Los primeros buques comprometidos en la pesca de ballenas son el bergantín *María* ex *Concordia*, de Valparaíso que comienza sus operaciones en 1856, y el bergantín-goleta *Eulalia* ex *Elbe*, de Talcahuano, que lo hace en 1859. El *María* realiza ocho viajes y el *Eulalia* seis. En el resto de este capítulo se hablará del segundo de los buques nombrados.

La presencia de "un bergantín nacional ballenero" en el puerto de Talcahuano es señalada, por primera vez, en la *Memoria anual* escrita el 2 de junio de 1861 por Carlos Pozzi, gobernador marítimo de Talcahuano[471]. Ese buque era, sin duda, el *Eulalia*. Un bergantín-goleta es un velero, de dos o más palos, que lleva aparejo mixto; velas cuadradas en el mástil de proa o trinquete y cangrejeras o de cuchillo en el resto de los palos[472].

Según todas las fuentes consultadas, el bergantín-goleta *Eulalia* corresponde a la goleta alemana *Elbe*[473]. La goleta *Elbe*, de 96 toneladas, había sido construida en 1840 en Hamburgo, Alemania, para H. Daneker & Co[474], y fue utilizada en el cabotaje entre Hamburgo, Londres y otras ciudades europeas[475]. La goleta desaparece de los registros oficiales europeos de buques en 1848[476].

El 16 de noviembre de 1850, George Cook, de Valparaíso, "por mi mujer legítima llamada Eulalia Calderón", solicita en nombre de su esposa, "dueña de la goleta *Eulalia*, antes goleta hamburguesa *Elbe*", de ciento treinta toneladas,

> "se digne concederme la respectiva patente de navegación mercantil para que dicho buque pueda libremente enarbolar y navegar con el pabellón de la República, en cumplimiento del artículo n° 8 de la Ley de Navegación vigente"[477].

La patente de navegación es otorgada el 21 de noviembre de 1850[478]. El Eulalia, de ciento treinta toneladas, era un buque "con una cubierta [...] dos palos, aparejo de bergantín goleta i en la proa por signo un brazo de violín". Sus

[471] Pozzi. 1861.

[472] Anderson & Anderson 2003.

[473] Solicitud de patente de navegación de la goleta *Eulalia*, 1850. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 96, Santiago.

[474] *Lloyd's Registers of British* & *Foreign Shipping*, London, J. & H. Cox & Wymanm, 1841.

[475] Se tienen datos del *Elbe* llegando a Londres, procedente de Hamburgo, el 8 de septiembre de 1841, *Morning Post,* London, September 8, 1841 y esperando en Londres zarpar, con carga, rumbo a Hamburgo el 22 de agosto de 1846, *Morning Post,* London, August 24, 1846.

[476] *Lloyd's Registers of British* & *Foreign Shipping*, London, J. & H. Cox & Wymanm, 1848.

[477] Se refiere a una ley dictada por el supremo gobierno el 28 de julio de 1836. *Boletín de las leyes, órdenes i decretos del Gobierno*, 7(3): 52-59, 1837.

[478] Solicitud de patente de navegación de la goleta *Eulalia*, 1850. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 96, Santiago.

dimensiones eran 21,90 m de eslora, 5,91 m de manga y 3,10 m de puntal. El buque es inscrito bajo el n.° 327 en el Registro de la Marina Mercante Nacional [RMMN][479] y utilizado en el cabotaje.

El bergantín-goleta *Eulalia* es comprado en 1854 por Cousiño & Garland, de Valparaíso[480], sociedad dueña, entre otras cosas, de las minas de carbón de Lota[481]. En 1858 es adquirido por el capitán José Sosa[482] y sus socios F.Peede, J. Simpson y J. Kerr, residentes en Lota, quienes se encargarán de transformarlo en un buque apto para la pesca[483]. El 21 de julio de 1859 el bergantín-goleta *Eulalia* zarpa de Valparaíso, rumbo a Lota, residencia de sus nuevos propietarios, para su transformación en un verdadero "buque ballenero".

El 8 de mayo de 1861 José Sosa & Co. vende el bergantín-goleta *Eulalia*, "que actualmente se encuentra fondeado en esta bahía", en partes iguales, a los comerciantes de Talcahuano Costa & Aguiar[484] y Nathaniel S. Perkins[485], "en la cantidad de dos mil doscientos pesos"[486].

El 28 de junio de ese mismo año Nathaniel S. Perkins:

> "vende perpetuamente al capitán G. W. Rogers la octava parte del bergantín goleta nacional *Eulalia*, que actualmente se encuentra en la pesca; la venta se hace en la cantidad de trescientos sesenta i ocho pesos"[487]

y, en los mismos términos, otra octava parte a Burton & Trumbull[488]. El 3 de junio de 1863 vende la restante "cuarta parte del bergantín goleta nacional *Eulalia* a José Rodríguez Costa [...]; la venta se hace en la cantidad de seiscientos cincuenta pesos"[489], desprendiéndose completamente de su parte en el buque.

[479] Patente de Navegación n.° 327 del bergantín goleta *Eulalia*, 1864]. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 143, Santiago.

[480] Relación de los buques mercantiles de Chile. *Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional,* Santiago, Nacional, 1856.

[481] Cousiño & Garland era una sociedad formada por iniciativa de Matías Cousiño, con domicilio en Valparaíso, "que estaba a cargo de la comercialización del carbón de Lota y/o el cobre de Huasco", Salazar 2009: 735.

[482] El capitán José Sosa, marino portugués, después de residir algunos años en Talcahuano (fue registrado como ballenero en el Censo General de 1854), se instala en el puerto de Lota.

[483] No hay información detallada sobre lo que involucraba este proceso, aunque se supone que consideraba la instalación de hornos a bordo para procesar la grasa y transformarla en aceite.

[484] La sociedad Costa & Aguiar estaba formada por Francisco Aguiar y Francisco Rodríguez Costa, residentes en Talcahuano y para 1868 llevaban juntos varios años en los negocios. Archivo de la Administración, Notarios de Talcahuano, volumen 6 (1865-1873), Escrituras públicas n.° 60, 1868, Santiago.

[485] Nathaniel S. Perkins Jr. era un comerciante estadounidense proveniente de New London, CT, avecindado en el puerto de Talcahuano desde 1856.

[486] Archivo de la Administración, Notarios de Talcahuano, volumen 5 (1858-1864), Escrituras Públicas n.° 23, 1861, Santiago.

[487] Escrituras Públicas n.° 34, 1861. Archivo de la Administración, Notarios de Talcahuano, volumen 5 (1858-1864), Santiago.

[488] Escrituras Públicas n.° 35, 1861, *op. cit.*

[489] Escrituras Públicas n.° 36, 1863, *op. cit.*

Costa & Aguiar compran el 2 de junio de 1863 la octava parte de Burton & Trumbull del buque, "que actualmente se encuentra fondeada en esta bahía" en doscientos cincuenta pesos[490] y al día siguiente, compran la parte de George W. Rogers, en los mismos términos"[491].

En resumen, a mediados de 1863, la sociedad Costa & Aguiar poseía las tres cuartas partes del bergantín-goleta *Eulalia* y José Rodríguez Costa, uno de los socios de Costa & Aguiar, la otra cuarta parte. Francisco Aguiar era gerente de la compañía. La sociedad Costa & Aguiar se disuelve en 1868[492], pero el buque ya había sido vendido y sacado, en 1865, del negocio ballenero[493].

* * *

El bergantín-goleta *Eulalia* realiza seis viajes a "la pesca de ballenas" entre los años 1859 y 1865. El 1 de noviembre de 1859, zarpa de Lota rumbo a Valparaíso, donde llega el 5 del mismo mes[494]. El 10 abandona el puerto de Valparaíso al mando del capitán José Sosa, con dieciésis tripulantes, nueve extranjeros y siete nacionales, "rumbo a la pesca"[495], regresando el 5 de abril de 1860 "con una carga de aceite" indeterminada[496]. Desembarca el aceite en Valparaíso y el 17 de abril de 1860 el buque se dirige a Lota[497].

Su segundo crucero se inicia el 21 de junio de 1860, zarpando del puerto de Talcahuano, ahora al mando del capitán Joseph Brown, con veintiún tripulantes, trece nacionales y ocho extranjeros, "con pertrechos de pesca"[498], regresando el 2 de mayo de 1861, luego de una escala en Valparaíso, con diecinueve tripulantes, doce nacionales y siete extranjeros, y una carga de cuatrocientos barriles de aceite[499]. La tercera expedición, también al mando del capitán Joseph Brown, se inicia el 13 de junio de 1861, con veinticuatro tripulantes, diecisiete extranjeros y siete chilenos, retornando el 3 marzo de 1862, luego de ocho meses y medio meses de navegación, con un cargamento

[490] Escrituras Públicas n.° 35, 1863, *op. cit.*

[491] Escrituras Públicas n.° 37, 1863, *op. cit.*

[492] Escrituras Públicas n.° 60, 1868. Archivo de la Administración, Notarios de Talcahuano, volumen 6 (1865-1873), Santiago.

[493] No aparece en el listado de la liquidación de bienes de la referida sociedad Costa & Aguiar, por lo que se supone que había sido vendido. Tampoco aparece en los registros de movimiento marítimo por lo que se cree que fue vendido y su nombre modificado.

[494] Salidas de buques de la bahía de Valparaíso, 1859-1862. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 166, Santiago.

[495] *Ibid.*

[496] Movimiento Marítimo del puerto de Valparaíso, 1859-1860. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 164, Santiago.

[497] Entrada de buques en la bahía de Valparaíso, 1859-1863. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 165, Santiago.

[498] Movimiento Marítimo, 1859-1860. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 163, Santiago.

[499] Movimiento Marítimo, 1861-1862. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 183, Santiago.

de 525 barriles de aceite[500]. El 11 de junio de 1862 se inicia el cuarto viaje, capitán Joseph Brown y veinticuatro tripulantes, catorce extranjeros y diez nacionales[501], finalizando el 16 de abril de 1863, luego de diez meses de navegación, con una carga de 675 barriles de aceite para Costa & Aguiar[502]. Carlos Pozzi indica que los buques "hicieron la pesca al norte del Ecuador" y todos los "cargamentos fueron todos remitidos a Valparaíso"[503]. El quinto viaje se inicia en Talcahuano el 4 de julio de 1863, al mando del capitán William Bowen, con veintidós tripulantes, catorce extranjeros y ocho nacionales[504], regresando el 11 de abril de 1864 con una carga de seiscientos barriles de aceite de ballena[505].

En su sexto crucero ballenero, el bergantín goleta *Eulalia* zarpa con pertrechos de pesca de Talcahuano el 22 de agosto de 1864, al mando del capitán William Bowen y veintitrés tripulantes, catorce extranjeros y nueve chilenos[506]. Es apresado por las fuerzas españoles que bloqueaban los puertos chilenos en el contexto de la guerra con España durante el mes de octubre de 1865 y luego es liberado[507]. Entra al puerto de Valparaíso el 12 de octubre de 1865, luego de once meses de navegación, con veinte tripulantes, doece extranjeros y ocho chilenos, y una carga de aceite a la orden[508]. La información sobre este viaje es ratificada con los datos contenidos en la demanda judicial interpuesta por Petersen & Edington, comerciantes de Valparaíso, contra el capitán del *Eulalia*, William Bowen, por no venderles el aceite prometido. Petersen & Edington afirman que durante el mes de octubre de 1865, "compraron a Don Guillermo Bowen, capitán del bergantín *Eulalia*, el cargamento de aceite de ballena que había traído esta nave, ascendente a doce o trece mil galones"[509], unos trescientas barriles de aceite de ballena en forma aproximada[510].

[500] Movimiento Marítimo, 1861-1862, Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 183, Santiago.

[501] *Ibid.*

[502] Movimiento Marítimo del puerto de Talcahuano, 1863-1864. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 204, Santiago.

[503] *El Correo del Sur*, Concepción, 23 de junio de 1863.

[504] Movimiento Marítimo del puerto de Talcahuano, 1863-1864. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 204, Santiago.

[505] *El Correo del Sur* (Concepción), 14 de abril de 1864.

[506] Movimiento Marítimo del puerto de Talcahuano, 1863-1864. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 204, Santiago.

[507] Relación de los buques apresados por las fuerzas españolas, de que tiene conocimiento la Comandancia General de Marina, 1 de junio de 1866. *Memoria del Ministerio de Marina, 1866.* Santiago, Imprenta Nacional.

[508] Movimiento Marítimo del puerto de Valparaíso, 1865-1866. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 228, Santiago.

[509] Proceso N° 2195. Don Guillermo Bowen con Petersen & Edington, sobre cumplimiento de un contrato. *Gaceta de los Tribunales*, Santiago, 13 de noviembre de 1869, pp. 948-949.

[510] Un barril de aceite de ballena corresponde teóricamente a 42 galones. Doce mil galones serían 286 barriles y trece mil galones 310 barriles, por lo que creemos que trescientos barriles es una buena aproximación a la cantidad de aceite del *Eulalia*.

Tabla n.º 1
Viajes balleneros del bergantín-goleta Eulalia
1859-1865

N°	Capitán	Salida	Llegada	N.° días	Nt	Te	Tn	Aceite/Bbls
1	José Sosa	10 de noviembre de 1859	17 de abril de 1860	157	16	9	7	s/i
2	Joseph Brown	21 de junio de 1860	2 de mayo de 1861	312	19	7	12	400
3	Joseph Brown	13 de junio de 1861	3 de marzo de 1862	255	24	17	7	525
4	Joseph Brown	11 de junio de 1862	16 de abril de 1863	300	24	14	10	675
5	William Bowen	4 de julio de 1863	11 de abril de 1864	277	22	14	8	600
6	William Bowen	22 de agosto de 1864	12 de octubre de 1865*	330	20	12	8	400
	Total			1 631	125	73	52	2 600
	Promedio			272	21	12	9	520

Fuentes: Movimiento Marítimo, 1859-1865. Archivo Histórico Nacional, volúmenes 163-166, 183, 204, Santiago; *El Correo del Sur*, Concepción, 1863-1864; *Whalemen's Shipping List*, New Bedford, 1863-1866.

Notas: * Fue apresada por la flota española durante el mes de octubre de 1865 en el bloqueo a Talcahuano y luego liberada.

Simbología: NT= número de tripulantes, TE= tripulantes extranjeros, TN= tripulantes nacionales, bbls= barriles, s/i= sin información;

Se observa en la tabla se puede ver que la duración promedio de los viajes del bergantín-goleta *Eulalia* es de unos nueve meses (272 días). Si se consideran los promedios de tripulantes tenemos que era de veintiuno, con un 57% de extranjeros y un 43% de nacionales. Se conoce, también, la producción de aceite en cinco de sus seis viajes, acumulando un total de 2 600 barriles, lo que significa un promedio de 520 barriles anuales.

Capítulo v
LA FORMACIÓN DE LA FLOTA BALLENERA DE TALCAHUANO

El capitán Carlos Pozzi[511] fue un entusiasta promotor del fomento de la industria ballenera en Chile, desde su posición de gobernador marítimo de Concepción. En su opinión, el futuro del puerto de Talcahuano

> "depende enteramente del mayor o menor número de buques balleneros que [lo] frecuentan anualmente: por datos que tengo se calcula que cada ballenero deja al comercio en el desembolso de sus gastos de 1.500 a 1.800 pesos uno con otro i que no se sustentaría sin aquellos".

Por esta razón, piensa que la Gobernación Marítima les debe prestar

> "una decidida protección [...] persiguiendo con celo sus desertores i para este fin se tienen matriculadas todas las casas de aposentaduría donde alojan los marineros bajo inspección de esta oficina, evitando con esto los abusos que dichas casas puedan cometer i que induzcan a la deserción y su desmoralización".

Señala, además:

> "treinta i dos marineros chilenos se embarcaron en buques balleneros el año próximo pasado de 1861; a la fecha han regresado 27 de ellos, i solo uno […] ha desertado en el Perú; los cinco que faltan, de los buques donde se encuentran embarcados, no han regresado todavía a este puerto. En el presente año de 1862 se embarcaron 34 marineros chilenos"[512].

El corpus de sus escritos se compone, en esencia, de las memorias anuales de la Gobernación de Concepción[513], los registros mensuales del movimiento

[511] En este texto se han usado "intensivamente" los escritos del capitán Carlos Pozzi, oficial naval que ejerció las funciones de gobernador marítimo de Concepción entre los años 1857 y 1875, como fuente primordial para entender el proceso de crecimiento de la industria ballenera de Talcahuano.

[512] Pozzi 1862.

[513] Estas "memorias" se incluyen en las *Memorias del Ministerio de Marina* que se presentaban al Congreso Nacional en mayo de cada año.

marítimo en el puerto de Talcahuano[514] y los documentos oficiales enviados a la Intendencia de Concepción, entre ellos, algunos informes publicados en la prensa sobre la situación ballenera local[515]. ¿Son sus observaciones y las opiniones emitidas equivalentes a las que podría haber hecho un etnógrafo en esa misma época? Este libro puede responder la pregunta solo "de una manera oblicua"[516].

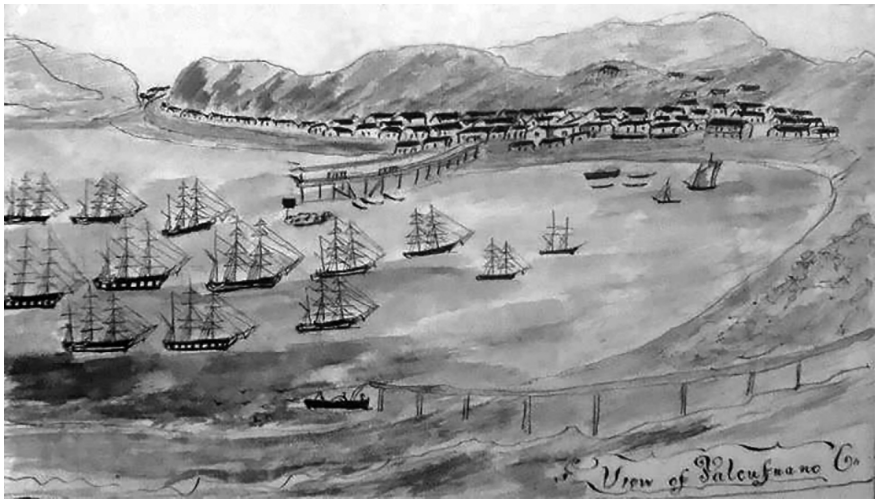


Figura 9: Vista de Talcahuano, 1863. Dibujo coloreado en logbook de la barca *Sunbeam*, The New Bedford Whaling Museum Research Library and Archives, n.° KVM 436.

El Gobernador observa preocupado la disminución progresiva de la presencia ballenera extranjera en Talcahuano:

> "actualmente la concurrencia de ellos es muy reducida [...] en el año 1863 entraron 58 balleneros, en 1864, 41 y en el presente 33, pero se ha de esperar que esta mui hermosa bahía recuperará su antigua existencia vital con la afluencia de mayor número de naves que en la presente época, a pesar de todos los auxilios que a los buques balleneros se les presta por esta ofician a mi cargo para evitar deserciones, teniendo a todas las casas de aposentaduría matriculadas"[517].

[514] Gran parte de estos registros se encuentran en el Fondo Ministerio de Marina en el Archivo Histórico Nacional de Santiago de Chile. Para este trabajo se han revisado los correspondientes a los años 1859-1864, que se encuentran en los volúmenes 163, 183 y 204.

[515] Informe sobre la industria ballenera de Talcahuano en 1862, *El Correo del Sur*, Concepción, 23 de junio de 1863; Informe sobre la industria ballenera de Talcahuano en 1867, *La Tarántula*, Concepción, 22 de febrero de 1868, 7 de marzo de 1868.

[516] Leiris 2007.

[517] Pozzi 1865.

Esta progresiva disminución ya no se detendrá. En 1866 recalarán en el puerto de Talcahuano solo doce buques balleneros estadounidenses[518]. Ninguna medida que tomen las autoridades nacionales será capaz de frenar una tendencia que, en ese momento, era global[519].

Junto con reconocer una baja en la presencia ballenera extranjera, aplaude el surgimiento de una verdadera industria ballenera nacional:

> "la industria de la pesca de ballena va en progreso aunque no con la rapidez que es de desear, pero se cree con sobrado fundamento que cada año haya más interés por ella y se haga en mayor escala. Inútil me parece hacer presente que merece la protección de las autoridades por ser una industria nacional que regularizada i hecha en grandes proporciones será un bien para el país i dará ocupación segura i lucrativa a muchas personas, formándose al mismo tiempo en crecido número gente de mar experimentada en el manejo de toda clase de embarcaciones i fáciles de convertirse con provecho en buenos marineros para nuestra armada".

No considera la caza de ballenas solo desde una perspectiva económica, sino, también, educativa y formativa, pues permitiría tener "gente de mar" bien preparada. Es así como los cinco buques que operaron en 1867 emplearon "260 individuos de mar, de los cuáles dos terceras partes son nacionales". Resalta "el rápido progreso que ha tomado este puerto en la industria de la pesca de ballenas", pues la flota ballenera estaría compuesta en 1868 por los "cinco buques que salieron el año próximo pasado" más otros seis "comprados para armarlos para la pesca", esperándose "tres buques más"[520].

* * *

Se puede seguir la formación y el crecimiento de la flota ballenera penquista revisando los datos que entrega el gobernador marítimo de Concepción en sus diversos escritos.

La presencia del bergantín-goleta *Eulalia* en el puerto de Talcahuano es señalada, por primera vez, en 1861[521]. El Gobernador no entrega información sobre buques balleneros nacionales en su memoria de 1862[522], pero en la siguiente, escrita el 1 de mayo de 1863, menciona la presencia de "tres goletas nacionales balleneras" en el puerto de Talcahuano[523]. ¿Cuáles eran estas goletas? Una era, sin duda, el ya mencionado bergantín-goleta *Eulalia*. La otra era la *Porcia*, nombrada así en homenaje a una de las hijas de William H. Crosby,

[518] Pozzi 1866.

[519] Davis *et al.* 1997.

[520] Informe del Gobernador Marítimo de Talcahuano al Intendente de Concepción, 18 de febrero de 1868. *La Tarántula*, Concepción, 22 de febrero de 1868.

[521] Pozzi 1861.

[522] Pozzi 1862. Que corresponde a la temporada 1861-1862.

[523] Pozzi 1863.

comerciante de Talcahuano y cónsul de Estados Unidos en el puerto. La goleta fue adquirida a comienzos de 1861 por Crosby & Co. El 30 de marzo de 1861, Guillermo Crosby, solicita patente de navegación mercantil para "la goleta pailebot *Porcia*", de su propiedad, la que es otorgada el 1 de abril de 1861[524]. El *Porcia*, antes *E.A. Luce*, de 94 toneladas de registro, era un buque "con una cubierta, [...] dos palos, aparejo de pailebot i en la proa por signo un brazo de violín". Sus dimensiones eran 22,51 m de eslora, 6,64 m de manga y 2,38 m de puntal. El buque aparece inscrito con el n.° 697 en el RMMN, con M. Weaver como capitán[525].

La temporada 1861-1862 se inicia, entonces, con estos dos buques, el bergantín-goleta *Eulalia* y la goleta *Porcia*. El 17 de febrero de 1862, se registra la entrada al puerto de Talcahuano de la goleta *Porcia*, de William Crosby, al mando del capitán Reed, con veintiún tripulantes, doce nacionales y nueve extranjeros. Luego de nueve meses de navegación[526] regresaba con una carga de 370 barriles de aceite. Por su parte, el 3 marzo de 1862 entra al puerto el bergantín-goleta *Eulalia*, al mando del capitán Brown, con veinticuatro tripulantes, catorce nacionales y diez extranjeros. Luego de ocho meses y medio de navegación[527] regresa con una carga de 525 barriles de aceite[528].

El bergantín-goleta *Eulalia* y la goleta *Porcia* continuarán operando en la temporada 1862-1863. El 19 de febrero de 1863 ingresa al puerto de Talcahuano la goleta *Porcia*, con el capitán Reed y veintiún tripulantes, doce nacionales y nueve extranjeros. Después de nueve meses de navegación, trae una carga de 620 barriles de aceite para Crosby & Co. El 16 de abril llega el bergantín-goleta *Eulalia*, con el capitán Brown y veinte tripulantes, diez nacionales y diez extranjeros. Luego de diez meses de navegación trae una carga de 675 barriles de aceite para Costa & Aguiar[529].

El tercer buque sería la goleta *Anita* ex *Atlantic*, de ciento treinta toneladas, que llega el 11 de abril de 1863 a Talcahuano, luego de 137 días de navegación, procedente de Estados Unidos, al mando del capitán Lyon y ocho tripulantes, cinco nacionales y tres extranjeros, con una carga de "útiles de pesca"[530]. La goleta *Atlantic*, de 131 t, había sido construida en 1849, en

[524] Solicitud de patente de navegación de la goleta pailebot Porcia, 1861. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 96, Santiago.

[525] Patente de Navegación n.° 697 del pailebot *Porcia*, 1861. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 143, Santiago.

[526] Corresponde al primer viaje registrado de la goleta *Porcia*. Si se consideran nueve meses de navegación, habría zarpado de Talcahuano a mediados de julio de 1861.

[527] Corresponde al tercer viaje del bergantín-goleta *Eulalia*. Según este dato habría zarpado de Talcahuano a mediados de junio de 1861.

[528] Movimiento Marítimo, 1861-1862. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 183, Santiago.

[529] Movimiento Marítimo, 1863-1864. Fondo Ministerio de Marina, Volumen 204. Archivo Histórico Nacional, Santiago, Chile

[530] *Ibid.*

Smithtown[531], Long Island, para R. P. Buck & Co, de Nueva York. La goleta es comprada en 1863 por Elías F. Morgan, de Talcahuano, quien solicita patente de navegación mercantil para su goleta *Anita* ex *Atlantic*, la que es otorgada el 28 de abril de 1863[532]. La goleta *Anita*, de ochenta y cuatro toneladas de registro, era un buque "con una cubierta, [...] dos palos, aparejo de pailebot i en la proa por signo un brazo de violín". Sus dimensiones eran 23,71 m de eslora, 6,28 m de manga y 2,15 m de puntal". El buque aparece inscrito bajo el n.° 728 en el RMMN, con M.Lyon como su capitán[533].

Cuando Carlos Pozzi elabora el informe [mayo de 1863] la goleta *Anita* está en aún el puerto, sin haber iniciado alguna expedición ballenera.

El 19 de mayo de 1863 zarpa de Talcahuano, la goleta *Anita*, ahora de 84 t, al mando del capitán nombre Lyon, con veintidós tripulantes, catorce nacionales y ocho extranjeros, con "pertrechos de pesca" en su primer crucero ballenero bajo bandera chilena[534]. Regresa el 5 de abril de 1864 con seiscientos barriles de aceite[535].

En resumen, las tres "goletas" de las que habla en su informe en 1863 eran la *Eulalia*, *Porcia* y *Anita*, todas con nombre de mujer.

* * *

Las goletas eran veleros bastante pequeños, con poca capacidad de carga y, por ende, no muy eficientes, considerando las largas travesías que debían emprender para la pesca de ballenas. Era necesario contar con buques de mayor tonelaje que permitieran almacenar más mil barriles de aceite.

En 1863 se agrega un nuevo barco a la flota ballenera de Talcahuano. La fragata *Hydaspe*, de 313 t, construido por David Leeds, de Stonington, CT., en 1822[536], para B. Pendleton y otros comerciantes de dicha ciudad[537], es vendida el 11 de agosto de 1863

> "por 2.000 dólares y el inventario por 3.500 dólares, al Sr. Marks, de la empresa de Crosby & Co. Será reparada para el negocio ballenero y el capitán Pope, su antiguo patrón, seguirá en ella"[538].

[531] En otras fuentes se indica que el lugar de construcción es Brookhaven y no Smithtown. *Morning Courier* & *New York Enquirer*, April 13, 1850; April 29, 1856. En necesario indicar que Brookhaven y Smithtow son ciudades vecinas, pertenecientes al condado de Suffolk, Nueva York, separadas por unas doce millas.

[532] Solicitud de patente de navegación de la goleta *Anita*, 1863. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 96, Santiago.

[533] Patente de Navegación n.° 728 del pailebot *Anita*, 1863]. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 143. Santiago.

[534] Movimiento Marítimo, 1863-1864. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 204. Santiago.

[535] *El Correo del Sur,* Concepción, 14 de abril de 1864.

[536] Fue el primer buque ballenero construido en Stonington, CT.

[537] Starbuck 1878: 569.

[538] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, September 22, 1863.

La escritura respectiva señala:

> "Don Carlos H. Pope [...] vende perpetuamente a Don Isaac H. Marks i a Don Guillermo Crosby la barca de su mando titulada *Hydaspe* actualmente fondeada en esta bahía, del porte de doscientas cincuenta i dos toneladas según registro; cuya venta la hacen con todo su aparejo en la cantidad de dos mil pesos"[539].

El 10 de septiembre de 1863 Guillermo Crosby e Isaac H. Marks, socios de Crosby & Co., solicitan patente de navegación mercantil para su barca *Narcisa*, de 251 t, la que es otorgada el 11 de septiembre de 1863[540]. La barca *Narcisa*, antes *Hydaspe*, de 251,52 t de registro, era un buque "con una cubierta, [...], tres palos, aparejo de barca i en la proa por signo una hoja de violín". Sus dimensiones eran 28,60 m de eslora, 7,41 m de manga y 4,51 m de puntal. La barca fue matriculada con el n.° 738 en el RMMN, con Carlos H. Pope como su capitán[541]. La barca será bautizada como *Narcisa*, en homenaje a otra de las hijas de William H. Crosby.

La compra de la barca *Hydaspe* no estuvo exenta de polémicas, pues había varios interesados en su adquisición y no todos quedaron conformes con la transacción[542]. Mathieu & Brañas acusan a Crosby & Co. de malos manejos en la compra del barco:

> "la barca ballenera *Hydaspe*, capitán Pope, llegó a Talcahuano en los meses de junio o julio del año próximo pasado, consignada a los señores Crosby & Co. con el objeto de venderse en dicho puerto; pues habiendo estado dicho buque en principios de año consignado a los señores Burton & Trumbull, el capitán Pope había quedado convenido con estos señores en volver dentro de tres meses para realizar la venta del buque. Esta venta debía hacerse a nuestro favor, según convenio con dichos señores".

En el intertanto, el capitán Carlos Pope "recibe cartas de los dueños [del buque] que le ordenan consultar con los señores Crosby & Co". Debido al gran interés que tenían en el barco, le ofrecen al capitán, por intermedio de Burton & Trumbull "quinientos pesos más por sobre cualquier oferta que recibiesen por el mencionado buque". Mathieu & Brañas afirman que Crosby & Co. "hacen correr la voz que el buque estaba podrido, incapaz de seguir navegando". El buque aparece vendido a los señores Crosby & Co. "de la noche a la mañana [...]

[539] Escrituras Públicas, n.° 64, 1863. Archivo de la Administración, Notario de Talcahuano, volumen 5 (1858-1864). Santiago.

[540] Solicitud de patente de navegación, barca *Narcisa*, 1863. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 96, Santiago.

[541] Patente de Navegación n.° 738, barca *Narcisa*, 1863. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 143, Santiago.

[542] *La Tarántula*, Concepción, 25 de mayo de 1864.

por una cantidad muy inferior a lo ofrecido por los otros interesados". El "buque podrido", al mes siguiente, "después de una pequeña reparación que no les demandó más de quinientos pesos de gasto, salió al mar, armado de ballenero". Después de cinco o seis meses de navegación, el *Hydaspe* "regresó a Valparaíso, donde fue vendido con un lucro para Crosby & Co de cuatro mil pesos sobre el precio que habían dado por él"[543]. Crosby & Co. acusan, por su parte, a Mathieu & Brañas de haber escrito a los dueños del buque denigrándolos, lo que pudo

> "habernos perjudicado sino fuese que eran demasiado conocidas nuestras transacciones mercantiles como igualmente la conducta que siempre hemos observado"[544].

Mathieu & Brañas demandan a Crosby & Co., pero los tribunales no acogen la petición[545].

El 23 de septiembre de 1863 la barca *Narcisa*, de 251 t, zarpa al mando del capitán Carlos Pope, con veintisiete tripulantes, quince nacionales y doce extranjeros, dirigiéndose "a la pesca"[546]. El 2 de marzo de 1864 recala en Valparaíso, luego de ciento sesenta días de navegación, con "una carga de aceite" indeterminada[547]. La barca es vendida el 21 de marzo de 1864 a José H. Pearson y Nealy & Fischer, de Valparaíso, por "seis mil pesos", sacándola en forma temporal[548] del negocio ballenero[549]. Fue un buen negocio para Crosby & Co.

* * *

La goleta *Anita* permanece en el puerto de Talcahuano solo hasta fines de mayo de 1864[550] cuando se vende a comerciantes de Valparaíso, quienes la seguirán utilizando en la pesca de ballenas, pero ahora desde ese puerto.

En su memoria de 1864 habla de la existencia de "cuatro balleneros pertenecientes a este puerto [de Talcahuano]", nombrando a las goletas *Eulalia* y

[543] *La Tarántula*, Concepción, 18 de junio de 1864.

[544] *Op. cit.*, 25 de mayo de 1864.

[545] *Op. cit.*, 18 de junio de 1864.

[546] Movimiento Marítimo, 1863-1864. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 204. Santiago.

[547] Movimiento Marítimo, Gobernación de Valparaíso, 1863-1864. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 203, Santiago.

[548] La barca *Narcisa* ex *Hydaspe* es adquirida en 1867 por Burton & Trumbull, de Talcahuano, en la suma de "$10,000 y enviada de nuevo a la caza del cachalote bajo el comando del capitán Lineberg". *Whalement's Shipping List*, New Bedford, March 12, 1867. En 1872 es adquirida por la Compañía Chilena de Balleneros de Valparaíso y retirada en 1874, ahora en forma definitiva, del negocio ballenero.

[549] Escrituras Públicas, n.° 15, 1864. Archivo de la Administración, Notarios de Talcahuano, volumen 5 (1858-1864), Santiago. La barca es dedicada por sus nuevos dueños al transporte de carbón entre Coronel y Valparaíso. Movimiento Marítimo, Gobernación de Valparaíso, 1864-1865. Archivo Histórico Nacional, Ministerio de Marina, volumen 211, Santiago.

[550] *El Correo del Sur*, Concepción, 28 de mayo de 1864.

Porcia y a la barca *Mathieu* & *Brañas*[551]. Se sabe que en 1864 se compran dos nuevos buques, que reemplazarán a los vendidos en Valparaíso, las barcas *Dr. Franklin* y *Ripple*.

La barca *Dr. Franklin*, de 171 t, fue construida como bergantín en 1831 por Charles Mathews, de Dartmouth, MA., para un grupo de comerciantes de Dartmouth y Boston, que lo destinaron al servicio mercante. En 1836 es transformada en una barca de tres mástiles y vendida a comerciantes de Westport, MA., para la caza de ballenas. Realizó desde este puerto, entre 1836 y 1864, diecisiete cruceros, principalmente al Atlántico[552].

En una carta fechada en Talcahuano el 11 de marzo de 1864, se informa que la barca *D. Franklin*, de New Bedford, "ha sido vendida aquí por $5.000, pagado en oro"[553], y "será readaptada para [la caza de ballenas en] el Norte, bajo bandera chilena"[554]. La escritura respectiva, protocolizada el 10 de marzo de 1864, señala que el capitán Berian C. Manchester vende

> "a la sociedad de los señores Mathieu i Brañas una parte y la otra a Don Adolfo Faris de la Barra, de la barca de mi mando norteamericana *Doctor Franklin*, del porte de ciento setenta i una toneladas de registro en la cantidad de cinco mil pesos, moneda corriente de Chile en el orden siguiente: dos mil quinientos pesos por el buque i sus aparejos correspondientes i dos mil quinientos pesos por su armamento de pesca, consistiendo en botes, vasijas, líneas, cronómetro, víveres i etcétera, etcétera"[555].

El 30 de marzo de 1864 Mathieu & Brañas solicita patente de navegación mercantil para su barca *Mathieu* & *Brañas* ex *Dr: Franklin*, la que es otorgada el 31 de marzo de 1864[556]. La barca, de 116,26 toneladas de registro, era un buque "con una cubierta, [...], tres palos, aparejo de barca i en la proa por signo una cabeza de águila". Sus dimensiones eran 26,25 m de eslora, 6,12 m de manga y 2,85 m de puntal. El buque fue matriculado con el n.° 746 en el Registro de la Marina Mercante Nacional, con Adolfo Faris como su capitán[557].

La barca *Ripple*, de 234 toneladas, fue construida en 1854 por William Miller, de New London, CT, para E.V. Stoddard, comerciante de la misma

[551] Pozzi 1864.

[552] Starbuck 1878.

[553] *Whalemen's Shipping List*, New Bedford, April 19, 1864.

[554] *Op. cit.*, May 24, 1864.

[555] Escrituras Públicas, n.° 11, 1864. Archivo de la Administración, Notario de Talcahuano, volumen 5 (1858-1864), Santiago.

[556] Solicitud de patente de navegación de la barca *Mathieu* & *Brañas*, 1864. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 96. Santiago.

[557] Patente de Navegación N° 738 de la barca *Mathieu* & *Brañas*, 1864. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 143, Santiago.

ciudad, y fue destinada a la caza de ballenas[558]. Realiza tres cruceros desde New London, el último de siete años de duración[559]. La barca *Ripple* recala en el puerto de Talcahuano el 1 de enero de 1863[560]. De acuerdo con testimonios entregados por su capitán, Ebenezer Morgan, el *Ripple* habría sido vendido en esa fecha a Nathaniel S. Perkins, de Talcahuano[561]. Sin embargo, informaciones provenientes de Estados Unidos indican que la barca fue adquirida el 22 de marzo de 1863 por Henry P. Haven, de New London[562], y que su nuevo comandante sería el capitán John J. Reed[563].

El 18 de mayo de 1864, Nathaniel S. Perkins, de Talcahuano, solicita patente de navegación mercantil de la barca *Ripple*, de su propiedad, la que es otorgada el 19 de mayo de 1864[564]. El buque, de 177,46 toneladas de registro, tenía "una cubierta [...], tres palos, aparejo de barca i en la proa por signo un brazo de violín". Sus dimensiones eran 29,75 m de eslora, 6,89 de manga y 3,29 m de puntal. La barca aparece inscrita bajo el n.° 751 en el Registro de la Marina Mercante Nacional, con John J. Reed como su capitán[565].

En consecuencia, los cuatro buques de la flota ballenera de Talcahuano mencionados por el gobernador marítimo de Concepción para el año 1864 eran las goletas *Eulalia* y *Porcia* y las barcas *Mathieu* & *Brañas* y *Ripple*.

La barca *Mathieu* & *Brañas* zarpa de Talcahuano el 15 de abril de 1864, rumbo a la pesca de la ballena[566], regresando el 24 de marzo de 1865 con cincuenta barriles de aceite[567]. La goleta *Porcia* lo hace el 27 de abril de 1864[568], volviendo a Talcahuano el 7 de marzo de 1865, con ochenta barriles de aceite[569]. La barca *Ripple* zarpa el 19 de junio, con pertrechos de pesca, al mando del capitán John J. Reed y veinticinco tripulantes, once nacionales y catorce extranjeros. El bergantín goleta *Eulalia*, lo hace el 22 de agosto de 1864, con el capitán Bowen y veintitrés tripulantes, catorce nacionales y nueve extranjeros[570].

[558] Ripple (bark). Connecticut Ships Database. G. W. Blunt White Library.disponible en http://library.mysticseaport.org/initiative/CuVessel.cfm?VesselId=109739 [fecha de consulta: 31 de enero de 2016].

[559] Starbuck 1878.

[560] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, March 3, 1863.

[561] Escrituras Públicas, n.° 7, 1863. Archivo de la Administración, Notario de Talcahuano, volumen 5 (1858-1864), Santiago.

[562] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, May 26, 1863.

[563] *Op. cit.*, July 28, 1863.

[564] Solicitud de patente de navegación de la barca *Ripple*, 1864. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 96, Santiago.

[565] Patente de Navegación n.° 751 de la barca *Ripple*, 1864]. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 143, Santiago.

[566] *El Correo del Sur*, Concepción, 23 de abril de 1864.

[567] *Op. cit.*, 6 de abril de 1865.

[568] *Op. cit.*, 5 de mayo de 1864.

[569] *Op. cit.*, 2 de marzo de 1865.

[570] Movimiento Marítimo, 1863-1864. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 204, Santiago.

* * *

Burton & Trumbull, comerciantes de Talcahuano, adquieren, a principios de 1865, la pequeña barca *Charles* & *Edward*, de 95 t[571], completando una flota ballenera de cinco buques para el puerto de Talcahuano.

Fue construida en 1852 como goleta por Matthews, Mashow & Co, de Dartmouth, MA, para Elisha Bourne y otros, de la misma ciudad. Poseía una cubierta, popa cuadrada y dos mástiles[572]. En 1855 fue transferida a William Potter[573]. Zarpa de Darmouth el 5 de junio de 1855 al mando del capitán William H. Slater en su primer crucero ballenero[574]. En 1856, se le agrega un nuevo mástil, transformándola en una barca[575]. Entre 1856 y 1864 realiza desde Dartmouth tres nuevos cruceros balleneros[576].

En una carta escrita en Talcahuano el 20 de enero de 1865, Elías F. Morgan informa: "la barca *Charles* & *Edward*, de Dartmouth, llegada el 18 [...] probablemente será vendida acá"[577]. Más adelante indica:

> "la barca *Charles* & *Edward*, de Dartmouth, que había llegado a Talcahuano el 18 de enero, ha sido vendida a los Señores Burton & Trumbull, de Talcahuano, por $5.500 en oro, y en lo sucesivo navegará bajo bandera chilena"[578].

El 8 de febrero de 1865, James H. Trumbull, de Talcahuano, solicita patente de navegación mercantil de la barca *Charles* & *Edward*, de su propiedad, la que es otorgada el 9 de febrero de 1865[579]. El buque, de 95,14 t de registro, era un buque "con una cubierta [...], tres palos, aparejo de barca i en la proa por signo un brazo de violín". Sus dimensiones eran 25,15 m de eslora, 6,17 de manga y 2,33 de puntal. El buque aparece inscrito bajo el n.° 790 en el Registro de la Marina Mercante Nacional, con George J.Brown como su capitán[580]. La barca sale de Talcahuano rumbo a la pesca de la ballena el 21 de febrero de 1865[581].

La barca es adquirida en 1867 por comerciantes de Valparaíso y traspasada en 1871 a la Compañía Chilena de Balleneros de ese puerto. El *Charles* & *Edward* deja de prestar servicios a la compañía en 1876. Su último crucero

[571] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, March 14, 1865.

[572] Ship Registers of New Bedford, Massachusetts. Boston: The National Archives Project, 1940, tome II: p. 46.

[573] The National Archives Project, 1940, tome II: 46.

[574] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, June 19, 1855.

[575] The National Archives Project 1940, tome II: 46.

[576] Starbuck 1878.

[577] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, March 14, 1865.

[578] *Op. cit.*, March 21, 1865.

[579] Solicitud de patente de navegación de la barca *Charles* & *Edward*, 1865. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 96, Santiago.

[580] Patente de Navegación n.° 751 de la barca *Charles* & *Edward*, 1865. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 143, Santiago.

[581] *El Correo del Sur*, Concepción, 2 de marzo de 1865.

ballenero finaliza en Valparaíso el 4 de noviembre de ese mismo año[582]. Desde esa fecha es empleado en labores de cabotaje entre Valparaíso y Juan Fernández[583] hasta su naufragio durante un fuerte temporal, en el sector de El Almendral, Valparaíso, el 21 de febrero de 1878[584].

En un informe escrito el 3 de febrero de 1866, Burton & Trumbull enumeran "la lista de los balleneros de Talcahuano, con sus capturas esta temporada [1865-1866] desde que salieron del puerto en abril último"[585]. La flota estaba compuesta por el bergantín *Eulalia*, que produjo cuatrocientos barriles de aceite, la goleta *Porcia*, también con cuatrocientos de aceite, y las barcas *Mathieu* & *Brañas*, trescientos setenta, *Ripple*, quinientos ochenta y *Charles* & *Edward*, quinientos[586]. La flota ballenera, con 667 toneladas, produce en la temporada 1865 la cantidad de 2 250 barriles de aceite, con un promedio bastante bajo de solamente cuatrocientos cincuenta barriles por buque.

El bergantín-goleta *Eulalia* es retirado del negocio ballenero en 1865 y en su reemplazo se adquiere en 1866 la vieja barca ballenera *María*, usada desde 1863 para el transporte de carbón en la costa del Pacífico, con el nombre de *María Puchoco* u *Old Maria*[587]. La barca *María* "ha sido comprada por los señores Burton & Trumbull, de Talcahuano, por $7 000, para ser empleada como ballenero" en 1866, recuperando su antiguo nombre de *María*, manteniéndose de esta manera la flota cinco buques balleneros para el puerto de Talcahuano en 1866.

La barca *María* zarpará de Talcahuano el 1 de julio de 1866 "bajo el mando del capitán Briggs, antes de la barca *Benjamin Cummings*, de Dartmouth"[588]. La barca *María* obtuvo su matrícula el 30 de mayo de 1868 y fue ingresada en el Registro de la Marina Mercante Nacional bajo el n.° 25, con 144 t, siendo su propietario Guillermo Délano, de Concepción[589]. La barca *María* realizará solo dos cruceros balleneros, uno en 1866 y otro en 1867. En la temporada 1866 obtuvo novecientos barriles, ochocientos cincuenta de aceite de esperma y cincuenta de aceite negro o de ballena de barbas[590] y en la de 1867 produjo quinientos setenta barriles de aceite, trescientos treinta de esperma y doscientos cuarenta de aceite negro[591]. Es decir, la barca *María* obtuvo en sus dos años de operaciones 1 470 barriles, 1 180 de aceite de esperma y doscientos noventa de aceite negro, con un promedio de 735 barriles anuales.

[582] *Chilean Times,* Valparaíso, 11 de noviembre de 1876.

[583] *Op. cit.*, 7 de julio de 1877, 8 de septiembre de 1877, 10 de octubre de 1877, 27 de octubre de 1877, 10 de noviembre de 1877, 24 de noviembre de 1877.

[584] *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 28 de febrero de 1878.

[585] Las capturas no se comunican en cantidad de ballenas o cachalotes cazados en cada viaje, sino en barriles de aceite de ballena o cachalote producido.

[586] *Whalemen's Shipping List*, New Bedford, March 20, 1866.

[587] Preble 1868: 78.

[588] *Op. cit.*, July 31, 1866.

[589] Estado de la Marina Mercante Nacional el 1° de mayo de 1869. *Memoria del Ministerio de Marina*, Santiago, Nacional, 1869.

[590] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, April 30, 1867.

[591] *La Tarántula,* Concepción, 22 de febrero de 1868.

* * *

Hay algunos datos sobre las actividades balleneras que otro pequeño buque desarrolló desde el puerto de Talcahuano. Se trata del pailebot *Estrella del Norte*, de 46,93 t, propiedad en 1864 de José Morán e Isaac H. Marks, ambos de Talcahuano, y capitaneado por Morán[592].

El pailebot *Estrella del Norte* había sido construido en 1858 por el astillero de Crosman & Doune, de Talcahuano[593]. Crosman & Doune era uno de los dos astilleros que había en 1860, usados para "la reparación de buques, construcción de lanchas, botes, etc., i buques hasta de 60 toneladas"[594]. Carlos Pozzi indica que desde los astilleros de Talcahuano "han sido lanzadas al mar embarcaciones de 40 a 50 toneladas métricas, de mui linda construcción i de excelentes maderas", en la actualidad, "sólo se fabrican lanchas, botes, etc."[595]. En 1862 hay solo un astillero "que sirve para la reparación i construcción de buques i embarcaciones mayores i menores"[596], pero en 1863 asegura que "sólo se construyen lanchas i botes de cortas dimensiones"[597].

En 1864 solo quedaba el astillero de Jorge Crosman, usado para "construir lanchas i botes i [hacer] reparaciones de buques". El astillero contaba con dieciséis trabajadores, dos constructores, seis oficiales, tres aprendices y cinco calafateadores. Entre el 1 de mayo de 1863 y el 30 de abril de 1864 el astillero "ha construido dos lanchas de 14 a 15 toneladas métricas i ha reparado [cinco] buques"[598]. Jorge Crosman fallece en 1866 y Carlos Pozzi señala que el astillero se encuentra paralizado[599].

El *Estrella del Norte* es el único buque construido en Chile que se habría utilizado en la pesca de ballenas.

José Ledo, de Talcahuano, propietario y capitán del *Estrella del Norte*, solicita su patente de navegación, que es otorgada el 23 de agosto de 1860. El buque, de 46,93 t de registro, "tenía una cubierta [...] dos palos, aparejo de pailebot i en la proa por signo un dardo". Sus dimensiones eran 19,42 m de eslora, 4,71 de manga y 1,95 de puntal. El buque es inscrito bajo el n.° 684 en el RMMN, con José Ledo como propietario y capitán[600].

El pailebot es utilizado en labores de apoyo para la pesca de ballenas en Lebu. El 22 de mayo de 1861 la goleta zarpa del puerto de Talcahuano, al mando del capitán Lagos, con diez tripulantes, rumbo a Lebu, con pertrechos de pesca. El 7 de agosto de mismo año regresa al puerto, ahora con cuatro

[592] Pozzi 1865.

[593] Patente de Navegación n.° 684 del pailebot *Estrella del Norte*, 1860. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 143, Santiago.

[594] Pozzi 1860.

[595] Pozzi 1861.

[596] Pozzi 1862.

[597] Pozzi 1863.

[598] Pozzi 1864.

[599] Pozzi 1865.

[600] Patente de navegación n.° 684 del pailebot *Estrella del Norte*, 1860. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 143, Santiago.

tripulantes y con un cargamento de aceite. La goleta lleva pertrechos de pesca y algunos pescadores de ballenas como pasajeros (zarpa con diez tripulantes y regresa con cuatro), retornando al puerto con el aceite obtenido en las operaciones en Lebu[601].

José Morán, cuñado de José Ledo[602], adquiere el pailebot junto a Isaac H. Marks y el 1 de diciembre de 1864 aparece registrado en el puerto de Talcahuano, "listándose para la pesca"[603]. No hay datos precisos sobre su zarpe, pero el 24 de octubre de 1865, la fragata española *Resolucion*, que estaba bloqueando el puerto de Talcahuano en el marco de la guerra entre Chile y España, apresa

> "la goleta nacional ballenera *Estrella del Norte*, procedente de Valparaíso, fondeándola bajo artillería [con] la tripulación de dicha goleta, compuesta de su capitán y dueño don José Morán y diez y siete hombres"

y la carga, "que consistía en 200 barriles de aceite de ballena". El comandante de la fragata libera, luego, a la tripulación, "juntamente con sus equipajes", le entrega a José Morán "por inventario el contenido del cargamento", es decir, el aceite de ballena, dejando "lacrada y sellada las escotillas de la citada embarcación"[604].

La goleta *Estrella del Norte* no saldrá de nuevo a la pesca de ballenas. José Morán asumirá en 1867 las funciones de capitán del bergantín *Tumbes*, continuando por algunos años en el oficio ballenero.

* * *

El buque más nuevo de los adquiridos en esta época era la barca *Ripple*, de 234 t, que había sido construida en 1854 por William Miller, de New London, CT, para Edward V. Stoddard, comerciante de la misma ciudad[605]. Destinada a la caza de ballenas, realizó tres cruceros desde New London[606]. El último viaje de la barca *Ripple* bajo bandera estadounidense duró siete años, entre los años 1857 y 1864[607].

[601] Movimiento Marítimo del puerto de Talcahuano, 1861-1862, Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 183. Santiago.

[602] José Ledo estaba casado con la hermana de José Morán. Además era socio de José Ledo en algunos negocios navieros. Por ejemplo, ambos eran dueños de la goleta *Ricardo Claro*, de dieciocho toneladas, construida también en 1858 en Talcahuano. Maino 1996: 231.

[603] *El Correo del Sur*, Concepción, 15 de diciembre de 1864.

[604] *La Tarántula*, Concepción, 28 de octubre de 1865.

[605] Ripple (bark). Connecticut Ships Database. G. W. Blunt White Library. Disponible en http://library.mysticseaport.org/initiative/CuVessel.cfm?VesselId=109739 [fecha de consulta: 31 de enero de 2016].

[606] Starbuck 1878: 520, 544, 556. Voyages of Ripple (Bark). American Offshore Whaling Voyages: A Database. Disponible http://nmdl.org/projects/whvoyage.cfm?VesselNumber=2295 [fecha de consulta: 31 de mayo del 2010].

[607] Starbuck 1878: 556-557. No se ha encontrado la bitácora de la expedición del *Ripple*, de modo que se ha reconstruido su recorrido con la información entregada por los periódicos que registran la entrada y salida de los buques y de su carga.

Estuvo al mando de los capitanes Jeremiah Chadwick (1857-1859), Elías Morgan (1859-1860), Orlando Lane (1860-1861), Elías Morgan (1861-1863) y John J. Read (1863-1864).

El crucero se inicia el 1 de septiembre de 1857 desde New London[608], al mando del capitán Jeremiah Chadwick y con una tripulación de veintisiete hombres[609]. Después de una breve escala en Cape Town, Sudáfrica[610], llega el 21 de abril de 1858 a Honolulu[611], nodo en las expediciones balleneras al Pacífico septentrional. El 31 de abril zarpa "rumbo al norte"[612]. El 1 de julio se encuentra en las costas de la isla Kodiak, al sur de Alaska. El 16 de septiembre regresa a Honolulu, "con 500 barriles de aceite de ballena y 5,000 libras de barbas de ballena"[613]. El 11 de octubre zarpa de Honolulu, "en un crucero"[614] por el Pacífico del que no se sabe mucho excepto que en marzo de 1859 estaba en Guam[615]. Regresa el 27 de septiembre de 1859 a Honolulu[616], "desde el mar de Japón, con un cargamento de 70 barriles de aceite de cachalote, 750 barriles de aceite de ballena y 5,000 libras de barbas de ballena"[617]. El 7 de diciembre de 1859 se envía desde Honolulu la "cosecha" del *Ripple* en el *Siam* a New London, la que alcanza los "2,840 galones de aceite de cachalote, 16,441 galones de aceite de ballena y 5,046 libras de barbas de ballena"[618].

El 12 de noviembre de 1859 zarpa de Honolulu[619] hacia el este, rumbo a las costas de California para la caza de ballenas jorobadas[620]. El 23 de febrero de 1860 estaba en las costas de California[621]. Regresa el 28 de marzo de 1860 a Honolulu, con quinientos barriles de aceite de ballena[622], ahora al mando del capitán Elías Morgan[623]. En el *Syren* se envían a New London, 568 barriles de aceite de ballena[624].

[608] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, September 8, 1857.

[609] New London Crew Lists Index: 1803-1878, G. W. Blunt White Library. Disponible en http://library.mysticseaport.org/initiative/CrVessel.cfm?VesselId=1423] [fecha de consulta: 6 de mayo de 2010].

[610] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, March 9, 1858.

[611] *The Friend*, Honolulu, May 1, 1858.

[612] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, June 22, 1858.

[613] *The Friend,* Honolulu, September 24, 1858.

[614] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, December 21, 1858.

[615] *Op. cit.*, November 15, 1859.

[616] *The Friend*, Honolulu, October 11, 1859.

[617] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, November 22, 1859.

[618] *Op. cit.*, January 31, 1860.

[619] *The Friend*, Honolulu, December 1, 1859.

[620] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, January 10, 1860.

[621] *Op. cit.*, April 24, 1860.

[622] *Op. cit.*, May 15, 1860.

[623] *The Friend*, Honolulu, April 2, 1860. El capitán Jeremiah Chadwick es reemplazado en alguna parte de este viaje por el capitán Elías Morgan, pero no se tiene información precisa sobre el momento en que ocurrió.

[624] *Whalement's Shipping List,* New Bedford, August 28, 1860.

El 13 de abril de 1860 sale de Honolulu ahora rumbo al mar de Okhotsk[625]. En este viaje el capitán es Orlando A. Lane. Es visto el 20 de febrero de 1861 por el *Columbus* cerca de Tumbes, Perú, con 1 400 barriles de aceite[626]. El 4 de abril de 1861 llega a Tumbes[627] y el 12 de septiembre se encuentra en Paita, Perú[628]. El 16 de septiembre de 1861 se hace cargo del *Ripple* de nuevo el capitán Elías Morgan, quien decide llevar la barca a Talcahuano para hacerle algunas reparaciones[629]. Llega a Talcahuano el 15 de octubre de 1861[630].

Desde Talcahuano realiza una serie de viajes a los cotos de caza del Pacífico Sur. Del primero no se tiene información sobre su zarpe ni el viaje mismo, pero regresa a Talcahuano el 6 de febrero de 1862[631]. Se envían ciento cuarenta barriles de aceite de cachalote en el *Chandler Price* a Edward V. Stoddard, de New London[632]. Zarpa de Talcahuano el 25 de marzo de 1862[633]. Se encuentra en Archer Ground, con una ballena capturada, el 20 de julio de 1862[634]. El 15 de septiembre de 1862 está de vuelta en Talcahuano[635]. Sale otra vez a la pesca en fecha no precisada. El 9 de octubre de 1862 se encuentra en el mar, cerca de San Carlos de Ancud[636]. Regresa a Talcahuano el 1 de enero de 1863[637]. Se envían en el *Arnolda* dieciocho barriles de aceite de cachalote y quinientos noventa barriles de aceite[638]. De acuerdo con una declaración notarial emitida por el capitán Elías Morgan, el buque habría sido vendido en 1863 a Nathaniel S. Perkins, de Talcahuano[639]. El *Ripple* continuará cazando ballenas bajo bandera chilena hasta 1869[640].

* * *

Se han identificado un total de ocho buques operando como balleneros desde el puerto de Talcahuano entre 1859 y 1865: *Eulalia*, *Porcia*, *Anita*, *Narcisa*, *Mathieu* & *Brañas*, *Ripple*, *Charles* & *Edward* y *Estrella del Norte*.

[625] *The Friend*, Honolulu, May 1, 1860; *Whalement's Shipping List*, New Bedford, June 19,1860.

[626] *New York Herald*, New York, March 28, 1861; *Whalement's Shipping List*, New Bedford, April 2, 1861.

[627] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, July 2, 1861.

[628] *Op. cit.*, October 8, 1861.

[629] *New York Herald*, New York, October 13, 1861; *Whalement's Shipping List*, New Bedford, October 15, 1861.

[630] *Op. cit.*, October 13, 1861; *Op. cit.*, December 24, 1861.

[631] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, April 1, 1862.

[632] *Op. cit.*, May 27, 1862.

[633] *Op. cit.*, June 10, 1862.

[634] *Op. cit.*, August 26, 1862.

[635] *Op. cit.*, November 18, 1862.

[636] *Op. cit.*, February 3, 1863.

[637] *Op. cit.*, March 3, 1863.

[638] *Op. cit.*, July 21, 1863.

[639] Escrituras Públicas, n.° 7, 1863. Archivo de la Administración, Notario de Talcahuano, volumen 5 (1858-1864), Santiago.

[640] Movimiento Marítimo, Gobernación de Valparaíso, 1867-1868. Archivo Histórico Nacional, Ministerio de Marina, volumen 249, Santiago.

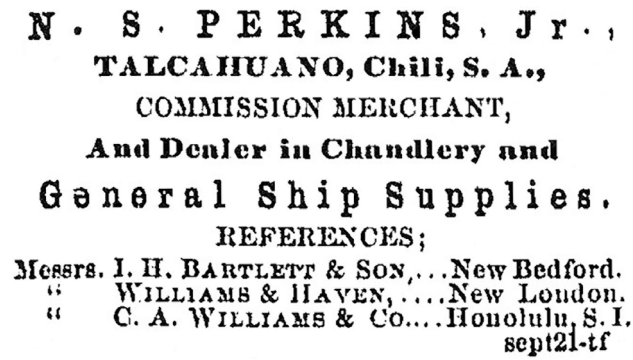

N. S. PERKINS, Jr.,
TALCAHUANO, Chili, S. A.,
COMMISSION MERCHANT,
And Dealer in Chandlery and
General Ship Supplies.
REFERENCES;
Messrs. I. H. BARTLETT & SON,...New Bedford.
" WILLIAMS & HAVEN,....New London.
" C. A. WILLIAMS & Co....Honolulu, S. I.
sept21-tf

Figura 10: Aviso del negocio del comerciante Nathaniel S. Perkins, de Talcahuano, 1859. *Whalemen's Shipping List,* New Bedford, January 4, 1859.

Tabla n.º 2
Flota ballenera de Talcahuano 1860-1865,
Propietarios y capitanes

Nombre del buque	Años	Propietarios	Capitanes
Eulalia	1859-1865	José Sosa/Costa & Aguiar; Nathaniel S. Perkins	José Sosa/ Brown/ William Bowen
Porcia	1861-1865	Crosby & Co.	Weaver/ Reeves
Anita	1863-1864	Elías F. Morgan	Lyon
Narcisa	1863-1864	Crosby & Co.	Pope
MAthieu & *Brañas*	1864-1865	Mathieu & Brañas	Freeman
Ripple	1864-1865	Nathaniel S. Perkins; Elías F. Morgan	Reed/ Bowen
Charles & *Edward*	1865	Burton & Trumbull	Brown
Estrella del Norte	1865	José Morán, I.H. Marks	José Morán

Fuente: *Whalemen's Shipping List,* New Bedford, 1859-1865; *El Correo del Sur*, Concepción, 1859-1865; *La Tarántula,* Concepción, 1862-1865.

Un grupo importante (cuatro) de los propietarios de los buques son estadounidenses, Nathaniel S. Perkins, Crosby & Co., Elías F. Morgan, Burton & Trumbull, con intereses en seis de las embarcaciones; hay dos sociedades chilenas con intereses en un buque cada una, Costa & Aguiar y Mathieu & Brañas; y dos personas naturales, un portugués, José Sosa, y un chileno, José Morán, capitanes y con participación en un buque cada uno. Todos los capitanes de los buques son estadounidenses, excepto los ya mencionados José Sosa, portugués, y José Morán, español (véase tabla n.º 2).

En la tabla n.º 3 se entregan los datos, desafortunadamente incompletos, sobre la producción de aceite de cada uno de los viajes realizados por los buques de la flota ballenera de Talcahuano entre 1859 y 1865. Se trata de diecinueve expediciones realizadas en los seis años, de las que se conoce la productividad de solo quince. El total generado en el periodo es de 5040 barriles de aceite, es

decir, un promedio de 336 barriles por cada viaje, cantidad bastante baja para los promedios mundiales, pero es importante considerar que la información sobre los años 1863 y 1864 es incompleta. Se observa un crecimiento anual leve, pero sostenido, tanto de la cantidad de buques destinados a la pesca de ballenas como del volumen de aceite reunido.

Tabla n.º 3
Producción de aceite (barriles) de la flota ballenera de talcahuano
[1859-1865]

Buque	Ton.	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	NV	TAC
Eulalia	130	s/i	400	525	675	600	400	X	6	2 600
Porcia	94	X	X	370	620	s/i	80	400	5	1 470
Anita	84	X	X	X	X	600	X	X	1	600
Narcisa	251	X	X	X	X	s/i	X	X	1	s/i
Mathieu & *Brañas*	171	X	X	X	X	X	50	370	2	420
Ripple	177	X	X	X	X	X	s/i	580	2	580
Charles & *Edward*	95	X	X	X	X	X	X	500	1	500
Estrella del Norte	47	X	X	X	X	X	200	X	1	200
Número de buques		1	1	2	2	4	5	4		8
Total	1 049	s/i	400	895	1 295	1 200	730	1 850	19	5 040
Promedios	131	s/i	400	448	648	600	146	463	2,38	336

Fuente: *Whalemen's Shipping List*, New Bedford, 1859-1865; *El Correo del Sur*, Concepción, 1859-1865; *La Tarántula*, Concepción, 1862-1865.

Simbología: Ton. = arqueo o tonelaje; NV = número de viajes; TAC = total de aceite; X = el buque no pertenece a la flota; s/i = sin información; X = no se encontraba operativo ese año.

El 1 de febrero de 1867 Burrton & Trumbull escriben un informe donde indican el nombre de los buques, sus capitanes[641] y lo que han producido los "balleneros de Talcahuano" desde que zarparon en mayo de 1866 hasta ese momento: la goleta *Porcia* [Reeves], cincuenta barriles de aceite de esperma y cuatrocientos barriles de aceite de ballena; la barca *Mathieu* & *Brañas* [Freeman], doscientos de esperma y trescientos de ballena; la barca *María* [Briggs] doscientos ochenta de esperma y cincuenta de ballena. El *Charles* & *Edward* [Brown] había zarpado recién el 4 de enero y la barca *Ripple* [Bowen] aún estaba en el puerto[642]. La barca *María* llega al puerto de Talcahuano el 28 de febrero de 1867 con ochocientos cincuenta barriles de aceite de esperma y cincuenta de aceite de ballena, "desde que dejó Paita el pasado abril"[643].

En otro informe, escrito por Burton & Trumbull el 11 de noviembre de 1867, se comienza a vislumbrar el boom de la pesca de ballenas. Habían llegado

[641] Se usa, cuando corresponda, la siguiente nomenclatura para referir a nombres de buques y de sus capitanes: *nombre de buque* [apellido del capitán].

[642] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, March 2, 1867.

[643] *Op. cit.*, April 30, 1867.

al puerto de Talcahuano la goleta *Porcia* con seiscientos ochenta barriles de aceite de ballena y la barca *Narcisa*, antes *Hydaspe,* con 468 bbls de aceite de cachalote y seis de ballena, después de nueve meses de navegación. Entregan, además, noticias de buques que aún están navegando, como la barca *María,* cinco meses fuera, con doscientos cincuenta barriles de aceite de cachalote; la barca *Ripple*, seis meses fuera, doscientos quince barriles de aceite de cachalote y seiscientos cincuenta de aceite de ballena; *Charles* & *Edward*, seis meses fuera, 275 bbls de aceite de cachalote; *Mathieu* & *Brañas*, seis meses fuera, cuatrocientos barriles de aceite de ballena[644].

En un cuadro elaborado por el gobernador marítimo de Talcahuano el 15 de febrero de 1868, para ser remitido al intendente de Concepción se resumen la información correspondiente a la temporada de 1867[645]:

Tabla n.º 4
Productividad de la flota ballenera de Talcahuano en 1867

Clase	Nombre	T	Trip.	Valor buque $)	Barriles	Negro	*Esperma*	Valor total ($)
Barca	*Ripple*	176	24	24 000	1 000	600	*400*	31 260
Barca	*Narcisa*	330	26	28 000	460	410	*50*	17 335
Barca	*Charles* & *Edward*	96	22	17 000	360	–	*360*	14 040
Barca	*María*	144	24	20 000	570	240	*330*	19 134
Barca	*Mathieu* & *Brañas*	116	22	18 000	720	720	–	23 358
		862	120	107 000	3 294	2 104	*1 140*	105 127

Fuente: *La Tarántula*, Concepción, 22 de febrero de 1868

Simbología: Ton. = tonelaje o arqueo, Trip. = número de tripulantes

Es indudable que la productividad de los balleneros está mejorando, aunque el promedio de 659 barriles por buque sea, todavía, muy bajo, para las cifras internacionales, pero es mejor que el de 1865, de 463 barriles por buque.

[644] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, March 2, 1868.

[645] Lleva por título "Cuadro que demuestra el número de buques balleneros pertenecientes a este puerto de Talcahuano en el año próximo pasado de 1867, los cuáles han regresado, con el número de barriles de aceite recojidos en la pesca (el barril se entiende a 30 galones); especificando el valor de cada buque listo para navegar; i el valor aproximativo de su cargamento, estimado al precio rendido últimamente en Valparaíso; aceite negro a 87 centavos el galón, esperma a 130 centavos el galón". *La Tarántula,* Concepción, 22 de febrero de 1868.

Capitulo VI
LA PESCA PELÁGICA DE BALLENAS DESDE EL PUERTO DE TALCAHUANO: EMPRESARIOS, BUQUES Y VIAJES

Uno de los textos más ricos en información sobre la pesca de ballenas de altura es un reporte oficial escrito por Carlos Pozzi el 18 de febrero de 1868, a petición del intendente de Concepción, quien le solicita información sobre el número de buques pertenecientes al puerto de Talcahuano empleados en la pesca, el tonelaje y su valor, la cantidad de aceite recogido y su valor, el número de personas empleadas en esta ocupación y la sugerencia de medidas para fomentar el desarrollo de esta industria[646].

La extensa respuesta de Carlos Pozzi[647] incluye un cuadro que "demuestra el número de buques balleneros pertenecientes a este puerto de Talcahuano en el año próximo pasado de 1867". Los buques eran cinco: *Mathieu* & *Brañas, Ripple, Charles* & *Edwards, Narcisa* y *María, Con 882* t y un valor estimado de $107 000. Los tripulantes eran ciento dieciocho, con un promedio de 23,6 por buque. La producción total fue de 3.294 barriles de aceite, cuya venta les significó, ese año, un poco más de cien mil pesos.

Estos cinco buques tenían un gran pasado ballenero. La barca *María* había realizado entre 1783 y 1859, primero desde Nantucket, MA y luego desde New Bedford, MA, treinta y tres expediciones balleneras[648] a Brasil, al Pacífico y al Índico[649]. La barca *Hydaspe,* entre 1822 y 1863, primero desde Stonington, CT y luego desde New Bedford, MA, diecisiete cruceros[650], tanto a Brasil como al Pacífico[651]. La barca *Dr. Franklin*, entre 1836 y 1864, desde Westport, MA, y el último desde New Bedford, MA, hace diecisiete viajes[652] tanto al Atlántico

[646] Nota de Aníbal Pinto, Intendente de Concepción, a Carlos Pozzi, Gobernador Marítimo de Concepción, 12 de febrero de 1868. *La Tarántula,* Concepción, 12 de febrero de 1868.

[647] Informe al Intendente de Concepción del Gobernador Marítimo de Talcahuano, 18 de febrero de 1868. *La Tarántula,* Concepción, 22 de febrero de 1868.

[648] Voyages of *Maria* (Ship). American Offshore Whaling Voyages: A Database. Disponible en http://nmdl.org/projects/whvoyage.cfm?VesselNumber=231 [fecha de consulta: 31 de mayo de 2010].

[649] Briggs 1889: 172.

[650] Voyages of *Hydaspe* (Ship). American Offshore Whaling Voyages: A Database. Disponible en http://nmdl.org/projects/whvoyage.cfm?VesselNumber=269 [fecha de consulta: 31 de mayo de 2010].

[651] Starbuck 1878.

[652] Voyages of *D(r). Franklin* (Bark). American Offshore Whaling Voyages: A Database. Disponible en http://nmdl.org/projects/whvoyage.cfm?VesselNumber=162 [fecha de consulta: 31 de mayo de 2010].

como el Pacífico[653]. La barca *Charles* & *Edward*, entre 1855 y 1865, desde Darmouth, MA, realiza cuatro expediciones[654] al Atlántico y al Pacífico[655]. la barca *Ripple*, entre 1854 y 1863, desde New London, CN, efectúa tres cruceros balleneros[656] al Atlántico, Índico y Pacífico[657].

El intendente de Concepción le transmite al ministro de Hacienda los datos reunidos por el gobernador Carlos Pozzi, indicándole:

> "Esta industria es, a la vez, una fuente de riqueza para los países que la practican y una excelente escuela para formar buenos marineros, motivos por los cuáles ha sido siempre favorecida por los gobiernos de una manera especial. La pesca de ballenas se hace en el día, en su mayor parte, en el Océano Pacífico y Chile, por su posición geográfica, se encuentra en una situación favorecida para practicarla, prueba de esto es el rápido incremento que, desde pocos años atrás, ha tomado entre nosotros"[658].

La información que entrega Carlos Pozzi a la Intendencia de Concepción genera una positiva reacción en uno de los periódicos locales:

> "no hace mucho Talcahuano era solo visitado por balleneros extranjeros o una que otra embarcación menor que recorría las costas de Arauco en la pesca de lobos, pero ahora tenemos la satisfacción de anunciar a nuestros lectores que nuestro puerto cuenta al presente con once buques balleneros nacionales, que han hecho un pingüe negocio y montado una industria en si desconocida para nosotros [...] los buenos resultados que han obtenido los armadores de los años anteriores y sobre todo el del pasado, se ha despertado en el público un vivo interés por este negocio que ofrece a la provincia un risueño porvenir. La mayoría de estos buques, según entendemos, pertenecen a sociedades formadas últimamente, para acometer estas empresas casi del todo descuidadas entre nosotros [...]. Podemos ya decir que el espíritu de empresa toma, de día en día, un impulso verdaderamente lisonjero y satisfactorio. Los pueblos, cuando aprenden a levantarse por sí solos, no necesitan de las migajas que les arroja el poder, les basta la unión de sus vecinos y de sus capitales, he ahí el secreto del engrandecimiento de los pueblos"[659].

[653] Starbuck 1878.

[654] Voyages of *Charles* & *Edward* (Schr). American Offshore Whaling Voyages: A Database. Disponible en http://nmdl.org/projects/whvoyage.cfm?VesselNumber=1073 [fecha de consulta: 31 de mayo de 2010].

[655] Starbuck 1878.

[656] Voyages of *Ripple* (Bark). American Offshore Whaling Voyages: A Database. Disponible en http://nmdl.org/projects/whvoyage.cfm?VesselNumber=2295 [fecha de consulta: 31 de mayo de 2010

[657] Starbuck 1878: 520, 544, 556.

[658] *La Tarántula*, Concepción, 7 de marzo de 1868.

[659] *Op. cit.*, 19 de febrero de 1868.

Se produce a mediados de 1867 una verdadera fiebre por adquirir nuevos buques y destinarlos a "la pesca de ballenas". Burton & Trumbull señalan, en un informe escrito el 11 de noviembre de 1867, que se están preparando para iniciar la caza la barca *Ana Rosa* ex *Emily Banning*, de 287 toneladas, y el bergantín *Bio-Bio* ex *Eliza Jane*, de 281 toneladas y que la barca *Hualpén*, ex *Yankee* y varias otras "se prepararán tan pronto como se consigan capitanes y oficiales, de los que existe una gran demanda"[660]. El gobernador Carlos Pozzi agrega que los "buques comprados en el presenta año de 1868" son seis, *Ana Rosa* ex *Emily Banning*, *Bío-Bío* ex *Eliza Jane*, *Hualpén* ex *Yankee*, *Bird of the Wave*, *Concepción* ex *King of Tyre* y *Tumbes* ex *Esperanza*, y "se esperan todavía tres buques más, comprados en este puerto, para la pesca que saldrán en el presente año"[661].

Un dato importante es que ninguno de los nuevos buques adquiridos tenía un pasado ballenero. Es el momento de mayor gloria de la industria ballenera en el puerto de Talcahuano, es el "boom" de la pesca de ballenas.

* * *

En este punto es conveniente relatar la historia de propiedad de un buque ballenero después que es adquirido en Chile. La biografía de los buques forma parte sustantiva de la historia de la pesca de ballenas. Nathaniel S. Perkins, comerciante de Talcahuano, solicita la patente de navegación mercantil de la barca ballenera nacional *Ripple*, la que es otorgada el 19 de mayo de 1864[662]. El buque aparece inscrito bajo el n.° 751 en el RMMN, con John J. Reed como su capitán[663]. El 19 de junio de 1864 la barca *Ripple* zarpa con veinticinco tripulantes, once nacionales y catorce extranjeros, con pertrechos, rumbo a la pesca de ballenas[664].

En 1865 Nathaniel. S. Perkins vende el buque a los comerciantes estadounidenses residentes en Talcahuano, William Bowen, que tendrá las tres cuartas partes de la nave, y Elías J. Morgan, que será propietario de la cuarta parte restante. La barca *Ripple*, de 176,29 toneladas, con 37,42 m de eslora, 5,36 m de manga y 2,82 m de puntal, es reinscrita en el Registro de la Marina Mercante de Chile el 6 de marzo de 1867 con el n.° 5 y obtiene su respectiva patente de navegación el 8 de marzo de ese mismo año, con William Bowen como su nuevo capitán. Es descrita en los registros como una nave "de tres palos, con aparejo de barca y en la proa por signo un brazo de violín"[665].

[660] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, December 31, 1867.

[661] *La Tarántula*, Concepción, 22 de febrero de 1868.

[662] Solicitud de patente de navegación de la barca *Ripple*, 1864. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 96, Santiago.

[663] Patente de Navegación n.° 751 de la barca *Ripple*, 1864. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 143, Santiago.

[664] Movimiento Marítimo, 1863-1864. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 204, Santiago.

[665] Patente de Navegación n.° 5 de la barca *Ripple*, 1867. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 209, Santiago.

La barca *Ripple* zarpa de Talcahuano, al mando del capitán William Bowen, en el mes de abril de 1865 y regresa durante el mes de febrero de 1866, con quinientos cincuenta barriles de aceite de ballena jorobada y treinta barriles de aceite de cachalote[666]. Entre 1866 y 1867 la barca *Ripple* realiza otros dos cruceros balleneros al mando del capitán William Bowen[667].

En 1867 William Bowen vende a Horacio Zerrano, de Talcahuano,

> "la octava parte de la barca nacional ballenera titulada *Ripple* con su armamento, útiles de pesca y demás cosas pertenecientes a la citada parte, vendida en la cantidad de dos mil quinientos pesos"[668]

y a Francisco Rodríguez Costa y a Francisco Aguiar, de Talcahuano, "tres octavas partes [...] en la cantidad de tres mil pesos"[669]. Además, William Bowen hipoteca su otra cuarta parte, como garantía de un préstamo de dos mil cuatrocientos pesos que solicita a Francisco Aguiar "por el término de un año", con un "interés del 1% al mes"[670]. Elías F. Morgan vende, por su parte, a Ceferino Peixoto Silva "la cuarta parte de la barca [... en la suma de] cinco mil pesos"[671].

En el mes de marzo de 1869, mientras el buque "está dedicado a la pesca de ballenas", Ceferino Peixoto Silva vende a Pedro Garat, comerciante de Concepción, "una octava parte del buque y cargamento" de la barca ballenera *Ripple* "en la cantidad de tres mil y quinientos pesos"[672]. El buque se encuentra anclado en la bahía de Concepción el 31 de enero de 1870[673] y continuará en esa calidad al menos hasta el 24 de noviembre de 1870[674].

El 13 de enero de 1870 Guillermo Bowen vende a Teófilo Rogerio Baliero "una octava parte del casco, palos, aparejos, botes y demás" de la barca *Ripple* "que se halla actualmente fondeada en la bahía de este puerto", en la suma "de mil pesos", para pagar "una deuda que reconoce a favor de don Francisco Aguiar"[675].

[666] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, March 20, 1866.

[667] *La Tarántula*, Concepción, 6 de octubre de 1866; Movimiento Marítimo, Gobernación de Valparaíso, 1867-1868. Archivo Histórico Nacional, Ministerio de Marina, volumen 249, Santiago; *Libro de Entrada de Buques al puerto de Valparaíso, 1866-1868*, Biblioteca Severín, Sección Histórica, Valparaíso.

[668] Compra de Buque. Registro de Comercio de Talcahuano, 1864-1894, volumen 4, 1867, Inscripción n.° 2, f. 1v. Archivo de la Administración, Santiago.

[669] *Op. cit.*, Inscripción n.° 3, f. 1v. Archivo de la Administración, Santiago.

[670] Hipoteca de Buque. Registro de Comercio de Talcahuano, 1864-1894, volumen 4, 1868, Inscripción n.° 3, f. 5. Archivo de la Administración, Santiago.

[671] Compra de Buque. Registro de Comercio de Talcahuano, 1864-1894, volumen 4, 1867, Inscripción n.° 5, f. 2. Archivo de la Administración, Santiago.

[672] Compra de Buque. Registro de Comercio de Talcahuano, 1864-1894, volumen 4, 1869, Inscripción n.° 1, f. 1. Archivo de la Administración, Santiago.

[673] *La Tarántula*, Concepción, 5 de febrero de 1870.

[674] *Valparaíso* & *West Coast Mail*, Valparaíso, 26 de noviembre de 1870.

[675] Compra de Buque. Registro de Comercio de Talcahuano, 1864-1894, volumen 4, 1870, Inscripción n.° 1, f. 1. Archivo de la Administración, Santiago.

Al día siguiente vende la otra octava parte a Jorge Jehovich, en los mismos términos[676]. Teófilo Baliero sería, además, capitán de la *Ripple*[677].

Los propietarios de la barca en 1870 eran Francisco Aguiar, con tres octavas partes, Horacio Zerrano, Ceferino Peixoto Silva, Pedro Garat, Teófilo Rogerio Baliero y Jorge Jehovich, con una octava parte cada uno. Los propietarios nombran a Horacio Zerrano y Jorge Jehovich "navieros o armadores" para que:

> "procedan al arreglo de sus cuentas, equipo y despacho de la nave [...] en relación a la pesca de ballenas para cuyo efecto está destinada y actualmente se halla en este puerto"[678].

Este nuevo viaje nunca se realizó.

El 25 de septiembre de 1871 "la barca nacional ballenera *Ripple*, con sus útiles de pesca, víveres, vasijas, carne salada de chancho y de vaca, jarcia, galletas, harinas y otras muchas cosas", es rematada en Talcahuano "al mejor postor"[679]. No se conoce su comprador, probablemente del extranjero. La *Ripple* ya no aparece en los registros de la Marina Mercante de Chile correspondientes a 1872[680].

* * *

Entre 1867 y 1869 se produce en la zona de Concepción lo que se puede llamar "el boom de la pesca pelágica de ballenas". En menos de un año, la flota ballenera se triplica, llegando a quince el total de naves con Talcahuano como puerto de registro. La flota estaba formada en 1869 por doce barcas y tres bergantines, con un total de 3 172 toneladas (véase tabla n.º 3).

Ese año Burton & Trumbull compra la barca *King of Tyre* y los bergantines *Eliza Jane* y *Esperanza*, Mathieu & Brañas, asociados con Pedro del Río y R. Fuentes, la barca *Yankee*, Crosby & Co. las barcas *Emily* & *Ada*, *John Gilpin* y *Bird of the Wave*, Mariano Astaburuaga, comerciante de Santiago, la barca *Emily Banning*, y Francisco Aguiar con un grupo de socios, el bergantín *Suerte*. En 1868 Santiago F. Lindsay adquiera la barca británica *Swansea*. Ninguno de estos buques tenía un pasado ballenero.

Un grupo de empresarios regionales "tentaron suerte en la caza de ballenas en las bahías de Concepción y Arauco y aún más allá, en toda la costa del Pacífico Sur" y es así como a fines de la década de 1860,

[676] Compra de Buque. Registro de Comercio de Talcahuano, 1864-1894, volumen 4, 1870, Inscripción n.° 2, f. 2. Archivo de la Administración, Santiago, Chile.

[677] Estado de la Marina Mercante Nacional al 1° de mayo de 1871. *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al año 1871*, Santiago, Nacional, 1871.

[678] Convenio. Registro de Comercio de Talcahuano, 1864-1894, volumen 4, 1870, Inscripción n.° 3, f. 2. Archivo de la Administración, Santiago.

[679] *La Revista del Sur*, Concepción, 12 de septiembre de 1871.

[680] Estado de la Marina Mercante Nacional al 1° de mayo de 1872. *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al año 1872*, Santiago, Nacional, 1872.

> "Pedro del Río Zañartu, agricultor y destacado filántropo penquista, formó una sociedad en Talcahuano, la que fue dotada de nueve excelentes barcos [...], además trajeron de Estados Unidos materiales y trabajadores expertos para la construcción de embarcaciones menores"[681].

Los comerciantes de Talcahuano y Concepción G. Crosby, Burton & Trumbull, Mathieu & Brañas, Pedro del Río, R. Fuentes y Santiago F. Lindsay se asocian para formar una agrupación empresarial que se denominará Asociación Penquista de Balleneros[682] y sus nuevos buques se denominan, usando topónimos regionales, *Concepción* (ex *King of Tyre*), *Bío Bío* (ex *Eliza Jane*), *Tumbes* (ex *Esperanza*), *Hualpén* (ex *Yankee*) y *Talcahuano* (ex *Swansea*).

Tabla n.º 5
Flota ballenera de Talcahuano,
1868-1869

Buque		NM	TON	OUT	Propietarios
Mathieu & *Brañas*	Ba	4	116	1870	Santiago F. Lindsay, Mathieu & Brañas
Ripple	Ba	5	176	1869	William Bowen, Elías F. Morgan
Charles & *Edwar** *Edward**	Ba	s/n	95	1869	Burton & Trumbull
Maria	Ba	25	144	1869	Guillermo G. Délano
*Narcisa**	Ba	41	420	1869	Burton & Trumbull
Ana Rosa	Ba	13	201	1876	Martiano Astaburuaga
Bio Bio	Be	15	212	1869	Burton & Trumbull
Hualpen	Ba	21	264	1877	Mathieu & Brañas, Pedro del Río, R. Fuentes
Concepcion	Ba	17	273	1871	Edward. W. Burton
Tumbes	Be	20	196	1869	Burton & Trumbull
*Porcia***	Ba	22	250	1882	Guillermo G. Délano
Gobernador Pozzi	Be	19	171	1869	Francisco Aguiar, José A. Oliveira, B. Rodríguez, J. Picollo, M. Betancourt
*Bird Of Wave**	Ba	75	124	1869	Isaac H. Marks
Talcahuano	Ba	43	323	1870	Santiago F. Lindsay
*Mary**	Ba	76	207	1870	Guillermo G. Délano
Total			3 172		

Fuente: Estado de la Marina Mercante Nacional, 1868. *Memoria del Ministerio de Marina*, Santiago, Nacional, 1968; Estado de la Marina Mercante Nacional, 1869. *Memoria del Ministerio de Marina*, Santiago, Nacional, 1869.

Simbología:
* = naves que siguieron cazando ballenas pero desde Valparaíso.
**= nave que estuvo inactiva entre 1879 y 1880.
Ba= barca, Be= bergantín, NM=número de matrícula, TON= arqueo o tonelaje. OUT= último año en que cazó ballenas desde Talcahuano.

[681] Cartes 2009: 42.
[682] *La Revista del Sur*, Concepción, 1 de agosto de 1871.

El 19 de julio de 1871 aparece en la prensa un aviso firmado por Guillermo Crosby donde se indica que

> "por acuerdo de los accionistas de la 'Asociación Penquista de Balleneros'[683], se venderán en remate privado entre dichos accionistas, admitiendo licitadores extraños, el día cinco de agosto próximo a la una de la tarde en la oficina de los Srs. Lawrence y Cox en Concepción, los buques balleneros nacionales *Porcia* y *Mary*, el primero de 250 toneladas y el último de 107 toneladas de registro".

Se agrega:

> "ambos buques son de primer orden y a propósito para la pesca de la ballena y se hallan provistos de todos sus útiles, vasijas & otros, según consta en los inventarios que está a disposición de los interesados en la oficina del que suscribe"[684].

El propietario de ambos buques era Guillermo Délano, de Concepción. El *Mary* fue adquirido por la Compañía Chilena de Balleneros, de Valparaíso, y el *Porcia*, quedó en manos de Mathieu & Brañas, de Talcahuano.

El negocio de los empresarios penquistas no resultó lo esperado y

> "tuvimos de liquidar la sociedad por la ninguna protección del gobierno, costándome a mí, uno de los socios, 30 mil pesos oro de 548 peniques, como también fuertes sumas a mis ya fenecidos amigos Burton, Trumbull, Fuentes, García, Mathieu y Brañas"[685].

Entre 1871 y 1872 se vende la mayoría de los buques que estaban cazando ballenas desde Talcahuano. El 15 de noviembre de 1871 se rematan las barcas *Talcahuano* y *Mathieu* & *Brañas*, "con su armamento y demás existencias", de propiedad de Santiago Lindsay[686]. El 17 de febrero de 1872 se hace lo mismo con la barca *Concepción*, "con sus útiles de pesca y víveres conforme al inventario"[687] y el 9 de marzo de 1872 con el bergantín *Tumbes*, "con sus útiles de pesca y víveres"[688].

En 1872 solo quedaban las barcas *Ana Rosa*, *Hualpén* y *Porcia*, que operaban en la zona del golfo de Panamá con Talcahuano como puerto de registro. Todos los demás buques fueron vendidos; algunos siguieron desarrollando

[683] Guillermo Crosby actuaba como agente de la Asociación Penquista de Balleneros en el puerto de Talcahuano.

[684] *La Revista del Sur*, Concepción, 1 de agosto de 1871.

[685] Del Río 1912 II: 504.

[686] *La Revista del Sur*, Concepción, 26 de octubre de 1871.

[687] *La Revista del Sur*, Concepción, 30 de enero de 1872.

[688] *Op. cit.*, 22 de febrero de 1872.

operaciones balleneras desde Valparaíso, como las barcas *Charles* & *Edward*, *Narcisa*, *Mary* y *Bird of Wave*, ahora bajo el nombre de *Virginia Marks*, y el resto, vendidos o dedicados a otras actividades. En otras palabras, el "boom" se había acabado en 1872.

* * *

El área de captura de los buques involucrados en la pesca de ballenas con Talcahuano como puerto de registro estaba delimitada al sur por isla Mocha, llegando, a veces, hasta Chiloé, y el golfo de Panamá por el norte.

Entre 1872 y 1882 hubo solo tres buques operando desde Talcahuano. Los diarios de Panamá informan que el 3 de junio de 1872 el *Hualpén*, capitán Akin, se encuentra cazando ballenas en la bahía; llevaba noventa barriles de aceite de esperma habiendo salido de Talcahuano el 13 de abril de 1872[689]. El 25 de junio llega el *Ana Rosa*, capitán Morton, con trescientos barriles de aceite de esperma y seiscientos barriles de aceite de ballena[690]. No se tienen datos sobre las operaciones del *Porcia*, capitán Smith, en Panamá, pero se sabe que regresa a Talcahuano el 8 de diciembre de 1872, luego de catorce meses de navegación, con ciento veinte barriles de aceite de esperma y setecientos ochenta barriles de aceite de ballena jorobada[691].

El buque *Ana Rosa*, de propiedad de Mariano Astaburuaga, de Santiago, fue retirado del comercio ballenero en 1876. Dos años después el *Hualpén*, de Mathieu & Brañas, es destinado al cabotaje[692], después de regresar a Talcahuano el 19 de enero de 1878, "desde Paita, Perú, a 30 días de navegación, con 200 barriles de aceite negro"[693].

Pero Mathieu & Brañas, empresa involucrada en la pesca de ballenas desde 1864, no cejaban en su empeño por continuar en la actividad ballenera, a pesar de los contratiempos del negocio. Mantuvo a la barca *Porcia* cazando ballenas el 3 de noviembre de 1878, cuando entra al puerto de Talcahuano "con una carga de 1050 barriles de aceite negro y 150 barriles de aceite de esperma, para Mathieu & Brañas"[694]. Las dificultades comerciales de la empresa provocan que el buque sea destinado al cabotaje entre 1879 y 1880, pero es enviado a la pesca de ballenas en la temporada 1881, regresando a Talcahuano el 31 de octubre "con una carga de 1.100 barriles de aceite negro y 100 barriles del blanco"[695].

El 11 de marzo de 1882 Mathieu & Brañas adquieren la barca *Matilda Sears*, de Darmouth, MA, como una manera de potenciar el negocio. Este buque había sido construido en 1856 por Mathews, Mashow & Co. para William Potter II y otros, de la misma ciudad, para la pesca de ballenas bajo

[689] *Star* & *Herald*, Panamá, 4 de junio de 1872.
[690] *Op. cit.*, 29 de junio de 1872.
[691] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, February 4, 1873.
[692] *La Revista del Sur*, Concepción, 1 de julio de 1879.
[693] *Op. cit.*, 20 de enero de 1878.
[694] *Op. cit.*, 14 de noviembre de 1878.
[695] *La Revista del Sur,* Concepción, 6 de noviembre de 1881.

el comando de P. S. Wing. Con 302 t, mide 105' de eslora, 24'4" de manga y 14'6" de puntal[696]. Entre 1856 y 1882 realizó seis cruceros balleneros, el primero al Índico y los otros cinco al Pacífico[697].

Mathieu & Brañas y José Severino, de Talcahuano, matriculan la barca *Matilda Sears* en el RMMN con el n.° 288, bajo el nombre de *Mathieu* & *Brañas*, recibiendo su patente de navegación el 21 de abril de 1882. Con 231,59 t de registro, mide 33,23 m de eslora y 8,23 m de manga. La barca tiene "una cubierta, tres palos y en la proa un brazo de violín". Su capitán era José Severino[698]. El 6 de mayo de 1882 zarpa la barca nacional *Mathieu* & *Brañas*, capitán José Severino, rumbo a la pesca, con víveres[699]. Es acompañada en esta expedición por la barca *Porcia*, capitán Morton, que regresa a Talcahuano el 26 de octubre de 1882 "con una carga de 1.220 barriles de aceite"[700].

El 28 de febrero de 1883 zarpa de Talcahuano la barca *Mathieu* & *Brañas*, ahora al mando del capitán Morton, con víveres, rumbo a la pesca[701]. Regresa el 24 de noviembre de 1883, con una carga de aceite consignada a Mathieu, Brañas & Co.[702]. En esta ocasión la barca *Porcia* permanece anclada en el puerto de Talcahuano. En 1884 se la destina nuevamente al cabotaje, no regresando al negocio ballenero:

> "pronto se hará a la vela la barca ex-ballenera *Porcia*, que por tanto tiempo estuvo relegada al olvido en nuestra bahía. Sus dueños han pensado dedicar este buque a la carrera del cabotaje"[703].

La *Mathieu* & *Brañas* continúa en solitario en la pesca de ballenas, con algunas intermitencias[704], hasta la disolución en 1888 de la sociedad Mathieu, Brañas & Co[705]. En 1890 la sociedad Toro & Martínez se hace cargo de sus bienes, entre ellos sus negocios balleneros.

* * *

En 1882 David Fuentes, comerciante de Talcahuano, y Benjamín Squella, de Coronel, deciden ingresar al negocio ballenero, dominado en ese momento

[696] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, May 13, 1956.

[697] Voyages of *Matilda Sears* (Bark). American Offshore Whaling Voyages: A Database. Disponible en http://nmdl.org/aowv/whvoyage.cfm?VesselNumber=1908 [fecha de consulta: 17 de octubre de 2016].

[698] Patente de Navegación n.° 288 de la barca *Mathieu* & *Brañas*, 1882. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 354, Santiago.

[699] *La Revista del Sur*, Concepción, 12 de mayo de 1882.

[700] *Op. cit.*, 30 de octubre de 1882.

[701] *Op. cit.*, 1 de marzo de 1883.

[702] *Op. cit.*, 1 de diciembre de 1883.

[703] *Op. cit.*, 20 de octubre de 1884.

[704] El año 1900 la barca *Mathieu* & *Brañas* no salió a la pesca. *Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional en 1901*, Santiago, Nacional, 1900, p. 385.

[705] Poder de Luis Mathieu y otros a Gabriel Toro, 31 de diciembre de 1887, Archivo de la Administración, Notarios de Talcahuano, Escritura n.° 192. Santiago.

por Mathieu & Brañas. El 27 de enero de 1883, compran en partes iguales a Antonio Silva, de Tumbes, Perú, apoderado de su dueño, Orville McGregor, de Lubeck, ME,

> "el casco y aparejo de la barca ballenera *Linda Stewart*, fondeada actualmente en este puerto, cargo doscientas diecisiete toneladas, con sus anclas, velamen y aparejos para navegar, entrando también en la venta todo lo necesario y útiles de pesca que se encuentran en el buque, por la suma de cuatro mil pesos"[706].

La barca había sido construida en Dorchester, MD, en 1852, para G. H. Rogers, de Baltimore, MD[707].

David Fuentes otorga poder a Domingo Villalón, vecino de Valparaíso, para que registre la barca y obtenga el permiso de navegación, "solicitando al mismo tiempo se cambie el nombre de *Linda Stewart* por el de *Laura Rosa*, como también su bandera por la nacional"[708].

El 27 de septiembre de 1883 la barca *Laura Rosa* se encontraba en la bahía de Panamá, al mando del capitán Nathaniel Kirby, con ochocientos barriles de aceite de ballena jorobada[709]. El 8 de enero de 1884 llega a Talcahuano, con ochocientos cincuenta barriles de aceite de ballena, tomados en la bahía de Panamá[710]. El 25 de febrero de 1884 zarpa "con destino a la pesca de ballena"[711]. El 25 de noviembre de 1884 llega a Talcahuano

> "la barca nacional *Laura Rosa*, de 223 t de registro, procedente de la pesca, en cuarenta y siete días de navegación, capitán N. Kirby y treinta y dos hombres de tripulación, cargamento 2,873 galones de aceite de ballena blanco y 30 a 36 galones de aceite de ballena negro, consignado a su propietario, D. Fuentes"[712].

Serán los dos únicos viajes balleneros de la barca *Laura Rosa*, pues sus dueños deciden dedicarla a labores de cabotaje.

Pero David Fuentes no abandona el negocio ballenero. En 1885 junto a sus socios adquieren la barca *Hugo*, de la Compañía Explotadora de Lota y Coronel, de mayor tonelaje, para destinarla a la pesca de ballenas. La nave

[706] Venta Antonio Silva a David Fuentes y otro. Archivo de la Administración, Notarios de Talcahuano, volumen 8, , pieza 13, fs. 11-12, 1883, Santiago, 1883-1887.

[707] New York Marine Register. A Standard of Classification of American Vessel. New York, R.C. Root, Anthony & Co., 1858.

[708] Poder especial de David Fuentes a Domingo Villalón. Notarios de Talcahuano, Volumen 8, 1883-1887, pieza 15, fs. 13-13v, 1883. Archivo de la Administración, Santiago, Chile.

[709] *Star* & *Herald*, Panamá, 1 de octubre de 1883.

[710] *New York Herald*, New York, February 29, 1884.

[711] *La Revista del Sur*, Concepción, 8 de marzo de 1884.

[712] *Op. cit.*, 26 de noviembre de 1884.

es inscrita en el Registro de la Marina Mercante Nacional con el n.° 391, bajo el nombre de *Ana Aurora*, recibiendo su patente de navegación el 21 de abril de 1885. Con 353,43 t de registro, mide 39,30 m de eslora, 8,30 m de manga y 3,40 m de puntal[713].

La barca *Ana Aurora* fue construida en 1862, con el nombre de *Copiapó*, por J. Johnson, de Bideford, Inglaterra, para Ogilvy & Co, y registrada en el puerto de Londres, con D. George como su capitán. Fue usada en el comercio de cabotaje, entre Bideford/Swansea y Sudamérica[714]. Con 370 toneladas, medía 127,8' de eslora, 27' de manga y 16,5' de puntal[715]. La barca *Copiapó* es adquirida en 1873 por la Compañía Explotadora de Lota y Coronel e inscrita en el RMMN con el n.° 101 bajo el nombre de *Hugo*. Recibe su patente de navegación el 1 de abril de 1873. La barca, de 392,89 t de registro, medía 38,40 m de eslora, 8,10 de manga y 4,80 de puntal. Poseía una cubierta, "tres palos, aparejo de barca y en la proa por signo una figura de un guerrero". Su capitán era H. Owen[716]. La barca *Hugo* es rematriculada por la misma compañía en 1879, inscrita en el RMMN con el n.° 210 y recibe su patente de navegación el 28 de noviembre de 1879. Redimensionada, queda con 361,77 toneladas de registro y mide ahora 39,50 m de eslora y 8,28 m de manga[717].

El 23 de mayo de 1885 la barca *Ana Aurora*, capitán Nathaniel Kirby, es despachada para la pesca de ballenas[718]. El 25 de febrero de 1886 regresa a Talcahuano, procedente de la pesca, en nueve meses de navegación, con un cargamento de aceite a la orden del señor David Fuentes[719]. La barca continúa sus operaciones balleneras hasta 1899, cuando regresa a Talcahuano con un cargamento que se avalúa en $43.000[720].

En la temporada 1900 la barca *Ana Aurora* no sale a la pesca[721] y en 1903 es vendida a los señores Toro & Martínez, de Talcahuano. David Fuentes, enfermo, abandona el negocio ballenero y fallece en 1905.

* * *

La sociedad Mathieu, Brañas & Co., formada por Luis Mathieu, Filomena McGrath de Brañas, Gabriel Toro y Juan Martínez Ramos y otros, se constituye

[713] Patente de Navegación n.° 391 de la barca *Ana Aurora*, 1885. Archivo de la Administración, Fondo Ministerio de Marina, volumen 354, Santiago.

[714] Lloyd's Registers of British & Foreign Shipping. London, Cox & Wyman, 1862.

[715] *Op. cit.*, 1864.

[716] Patente de Navegación n.° 101 de la barca *Hugo*, 1873. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 209. Santiago.

[717] Patente de Navegación n.° 210 de la barca *Hugo*, 1879. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 354, Santiago.

[718] *La Revista del Sur*, Concepción, 23 de mayo de 1885.

[719] *El Sur*, Concepción, 26 de febrero de 1886

[720] *Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional en 1900*, Santiago, Nacional, 1900, p. 303.

[721] *Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional en 1901*, Santiago, Nacional, 1901, p. 385.

en Talcahuano el 28 de junio de 1886, como sucesora de Mathieu & Brañas, y su negocio serán

> "agencias, consignaciones, despachos de buques y mercaderías, nacionales y extranjeras, depósitos de mercaderías, cereales y frutos del país, y en los negocios de pesca de ballenas y del cabotaje, como más convenga a los intereses de la sociedad"[722].

El 31 de diciembre de 1887 se firma un convenio entre los socios para liquidar la sociedad, nombrando como encargado de este proceso al socio Gabriel Toro[723].

A pesar de la situación de liquidación de la empresa, los socios se encuentran preocupados de armar la barca *Mathieu* & *Brañas* a la pesca de ballenas,

> "evitándose con esta medida los gastos que dicho buque hace sin provecho en su estadía en el puerto y aprovechando la buena estación de la pesca como la utilización provechosa de los muchos recursos de pesca que la casa posee para su armamento".

Convienen el 27 de marzo de 1888 protocolizar una ampliación de la vigencia de la sociedad, "hasta la vuelta del buque al puerto"[724]. La barca zarpa de Talcahuano el 7 de mayo de 1888[725], pero no se tiene la fecha de su regreso al puerto. Este acto es repetido el 13 de abril de 1899, cuando los socios convienen

> "de común acuerdo armar a la citada barca (*Mathieu* & *Brañas*) para mandarla a la pesca de ballenas y evitar así tanto el deterioro natural del barco como los gastos que su sostenimiento demanda y sin obtenerse provecho alguno"[726].

El 29 de septiembre de 1890 Gabriel Toro y Juan Martínez Ramos forman en Talcahuano la sociedad colectiva Toro & Martínez, como sucesora de la sociedad Mathieu, Brañas & Co., con un capital de $120 000, diez mil pesos en dinero en efectivo y ciento diez mil pesos más

> "en acciones y derechos comprados por los socios a las sucesiones de don Luis Mathieu y don Silverio Brañas en las sociedades Mathieu, Brañas &

[722] Protocolización de la Sociedad Mathieu, Brañas y Compañía, 1886, Archivo de la Administración, Notarios de Talcahuano, volumen 8, Escritura n.° 89. Santiago.

[723] Convenio que nombra a Gabriel Toro liquidador de la sociedad Mathieu, Brañas y Compañía, 1887, Archivo de la Administración. Notarios de Talcahuano, volumen 8, Escritura n.° 192. Santiago.

[724] Convenio para enviar el buque *Mathieu* & *Brañas* a la pesca de ballenas, 1888, Archivo de la Administración. Notarios de Talcahuano, volumen 9, Escritura n.° 37 Santiago.

[725] *El Sur*, Concepción, 8 de mayo de 1888.

[726] Convenio para enviar el buque *Mathieu* & *Brañas* a la pesca de ballenas, 1889, Archivo de la Administración, Notarios de Talcahuano, volumen 10, Escritura n.° 98, Santiago.

Cia. y Mathieu & Brañas y que consisten en dinero, mercaderías, lanchas, un buque ballenero, donkey, muelle, créditos y otras existencias mercantiles".

El giro de la sociedad Toro & Martínez será

"en la agencia, consignaciones de productos y comisiones de toda clase, en la explotación de buques balleneros y lanchas, en la venta y compra de aceite y otras mercaderías y en los demás negocios que acordaren"[727].

Esta situación es informada por la prensa penquista:

"Ha sido ya finiquitada la sociedad que giraba en esta plaza bajo la razón social de Mathieu, Brañas y Cia., quedando organizada ahora con la firma Toro & Martínez, cuya sociedad ha quedado con el activo y pasivo de la anterior"[728].

La empresa hereda, entre otras propiedades de la antigua sociedad, la vieja barca ballenera *Mathieu* & *Brañas*.

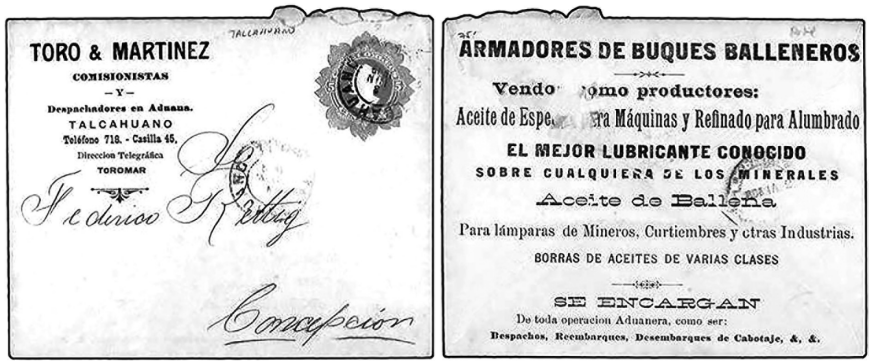


Figura 11: Sobre de papelería postal con publicidad impresa, anverso y reverso, de Toro & Martínez, de Tacahuano, 1905.

No hay muchos datos sobre las operaciones de la barca *Mathieu* & *Brañas* durante los primeros años de la década de 1890, pero su productividad no tenía muy satisfecha a la empresa. En 1895 se adquiere en New Bedford, Estados Unidos, la fragata *James Arnold*[729], agregando un buque más a la flota. En 1903 le compra a David Fuentes su barca ballenera *Ana Aurora*, cambiando su nombre por el de *Gabriel Toro*, convirtiéndose en ese momento en el único propietario de buques balleneros con registro de Talcahuano.

[727] Extracto de Sociedad Toro & Martínez, 1890, Archivo de la Administración, Conservador de Talcahuano, Registro de Comercio, volumen 4, Escritura n.° 6, Santiago 1864-1894.

[728] *El Sur*, Concepción, 5 de octubre de 1890.

[729] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, March 26, 1895.

En 1904 la prensa puede informar:

> "se encuentra lista la flotilla de balleneros pertenecientes a la matrícula de este puerto. Hoy o mañana saldrá la *Mathieu* & *Brañas*, le seguirán en pocos días más las barcas *James Arnold* y *Gabriel Toro*. Estos buques son de propiedad de los armadores Toro & Martínez"[730].

En 1904, el *Mathieu* & *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"[731].

El aceite producido y la tripulación fueron transbordados a un vapor de la Compañía Sudamericana que viene en viaje con destino a Talcahuano[732]. En 1909 la barca *Gabriel Toro* naufraga en la zona del cabo de Hornos, debido a un grosero error del capitán, que tomó tanta altura que sobrepasó el estrecho de Magallanes, creyendo que estaba frente a Coquimbo, siendo hundida por fuertes temporales. La tripulación fue rescatada por un buque mercante y trasladada a Talcahuano[733].

Desde esta fecha, el *James Arnold* será el único buque ballenero utilizado por la empresa Toro & Martínez.

* * *

Los periódicos locales son una fuente importante de información sobre el funcionamiento de la industria ballenera. Por ejemplo, en 1898 se publican los siguientes datos:

> "Barca *Ana Aurora*. De la pesca arribó esta barca de propiedad de don David Fuentes. La *Ana Aurora* perdió durante el viaje a su capitán, fallecido en Paita, el conocido caballero americano don Guillermo Morton, casado con una señora de este puerto, donde deja dos hijos. En Machalilla (Ecuador) desertaron del buque los siguientes marineros. Albino Estrellas, Juan Avendaño, Daniel Villarroel, Nicolás Sepúlveda, Juan de Dios Avendaño, Abelardo Ziebechs, Zenón Contreras, José Toro, Evaristo Sepúlveda, José Lorenzo Wilson, Aníbal Salgado, Juan de Dios Urzúa, Ricardo Carpenter y Antonio García. Y en Paita, el 24 de noviembre último, después del fallecimiento del capitán, el 4° piloto Alberto Bustos, trancador Daniel Fuentes, tonelero Gustavo Gross, y los marineros Pedro Sanhueza, Tristán

[730] *El Sur*, Concepción, 1 de marzo de 1904.
[731] Sandoval 1972.
[732] *El Sur*, Concepción, 18 de diciembre de 1904.
[733] *Op. cit.*, 10 de diciembre de 1909.

Quiroga y Manuel Muñoz. Los que han quedado lejos de la patria, pues casi todos son chilenos, alcanzan en número a más de la mitad de la tripulación, habiendo salido la *Ana Aurora* de Talcahuano tripulada por 39 hombres, incluido el capitán"[734].

"Barca *Mathieu* & *Brañas*. Este buque ballenero, de los señores Toro & Martínez, arribó ayer procedente de la pesca. Trae lo siguiente: 20.077 galones aceite negro; 8.847 galones aceite esperma; en todo 28.924 galones, que avaluados al precio corriente de plaza representan un valor aproximado de $ 59.000. La *Mathieu* & *Brañas* viene al mando de su capitán, William H. Wilson, a quién acompaña en el viaje su esposa y un niño pequeño. En noviembre último habló en alta mar con la barca *James Arnold*, otra de las naves de la misma firma. La *James Arnold* tenía en esa fecha unos 700 barriles de aceite. A bordo todo sin novedad. Este último buque se espera en marzo próximo"[735].

"La *James Arnold*. Después de un crucero de más de ocho meses ha fondeado en esta bahía la barca ballenera chilena *James Arnold*, de la matrícula de este puerto. Conduce a su bordo lo siguiente: 700 barriles de right whale y 300 barriles de esperma. Durante el viaje hubo un serio accidente que por fortuna no produjo graves consecuencias. Persiguiendo una ballena, uno de los botes del buque, tripulado como de costumbre por un piloto y cinco hombres más de la tripulación, habiéndose acercado con arrojo temerario recibió un terrible golpe de la cola del enfurecido cetáceo. La embarcación quedó destrozada y uno de los marineros, chileno e hijo de este puerto, fue golpeado en la espalda; pero felizmente no de una manera mortal pues el herido se encuentra muy mejorado ya. La *James Arnold* ha hecho su viaje al mando del capitán Mr. W. H. Chase"[736].

Estos breves relatos suministran valiosa información sobre la flota ballenera de Talcahuano a fines del siglo XIX. En el caso de la barca *Ana Aurora* se destaca la muerte de su capitán, casado con una chilena, con dos hijos, y la gran cantidad de deserciones de sus tripulantes, alcanzando "a más de la mitad de toda la tripulación". Respecto de la barca *Mathieu* & *Brañas* se destaca su productividad, casi treinta mil galones de aceite valuados en $59.000 y su contacto en alta mar con la otra nave de la empresa. Sobre la fragata *James Arnold* también habla de su productividad, mil barriles de aceite, pero se destaca un accidente ocurrido con uno de los botes balleneros, que recibió un fuerte golpe con la cola del cetáceo que lo destrozó, dejando parte de su tripulación herida.

Se puede agregar otros dos recortes, uno que corresponde al arribo de la barca *Ana Aurora* de su temporada de pesca 1899 y el otro al arribo de la fragata *James Arnold* de su temporada de pesca 1900:

[734] *El Sur*, Concepción, 4 de enero de 1899.
[735] *Op. cit.*, 27 de enero de 1899.
[736] *Op. cit.*, 9 de marzo de 1899.

"Barca *Ana Aurora.* Anteayer en la tarde fondeó este buque ballenero procedente de la pesca, en el Pacífico de Panamá al sur, especialmente en la costa de Ecuador. Conduce un cargamento de aceite de ballena [...]: 105 pipas aceite crudo negro con 25.224 galones; 35 pipas aceite esperma con 9.675 galones; en todo 34.899 galones, que avaluado al precio corriente de plaza da como producido un total de $ 47.679,80. El último cetáceo fijado, a las alturas de Lebu, fue del llamado sperm oil y produjo 70 barriles de aceite blanco. El 23 de junio último una ballena volcó con recio golpe uno de los botes tripulados por 6 hombres; de éstos salvaron 5 y pereció ahogado, desapareciendo para siempre en el mar, el 4° piloto del barco Ruperto Bustos, hijo de este puerto. El capitán del *Ana Aurora* es el señor Manuel Enos, mientras que su dueño es don David Fuentes"[737].

"La Barca Ballenera *James Arnold*, [...] ha regresado después de un crucero de siete meses cinco días; [...] viene completamente cargada de aceite y conduce barriles del valioso lubricante hasta sobre cubierta. El total de ballenas fijadas asciende a cincuenta y una, de la manera siguiente: esperma 8, humpback 43, total 51; y su producido es, [...] en números redondos: aceite negro, 40.000 galones; aceite esperma, 10.000 galones; suma: 50.000 galones, con un valor aproximado de 60.000 pesos. La navegación fue a la altura de Tumbes del Perú, puerto donde comunicaron con tierra, y en las costas del Ecuador. Ya de regreso alcanzó hasta Chiloé. Navegando con rumbo a este puerto, entre Santa María y Punta Rumena, y con un día de cerrada neblina, el capitán que estaba sobre cubierta divisó pasar a poca distancia una sperm oil y ordenó arriar tres botes, al disiparse la niebla, apareció no lejos del buque uno de los botes dado vuelta; [...] El enorme cetáceo produjo 1.627 galones de esperma y eso a pesar de haberse perdido parte de la cabeza. La quijada que se ha conservado intacta se exhibirá en la próxima exposición"[738].

Estos textos señalan el espacio que recorren los buques balleneros, todo el Pacífico, de Panamá al sur, costa del Ecuador, Tumbes, Lebu, llegando, incluso, a Chiloé. Se repiten los accidentes de botes balleneros, en un caso con un fallecido. También se habla de la productividad de los viajes: un buque con casi 35 000 galones de aceite valuados en $48 000, el otro con cincuenta mil galones valuados en $60 000. También se puede saber, cosa no muy frecuente, la cantidad de ballenas capturadas por uno de los buques, el *James Arnold*, con cuarenta y tres ballenas jorobadas y ocho cachalotes. El aceite blanco o de esperma, de mayor valor, representa en promedio entre el 20% y el 30% de la carga total de los buques.

[737] *El Sur*, Concepción, 25 de noviembre de 1899.
[738] *Op. cit.*, 13 de noviembre de 1900.

* * *

El *James Arnold* fue el último velero ocupado en la pesca de ballenas bajo bandera chilena. La fragata fue construida en 1852 por J. & Z. Hillman, de New Bedford, MA, para Henry Taber & Co, de esa misma ciudad. Con 393 t, medía 116 pies de eslora, 27'4,5 pies de manga y 17'2 pies de puntal[739]. Botada en New Bedford el 15 de septiembre de 1852[740], zarpa de ese puerto en su primer crucero ballenero el 3 de mayo de 1853, al mando del capitán Thomas Sullivan[741], regresando el 20 de noviembre de 1856[742]. Entre 1853 y 1894 el navío realiza en total doce cruceros balleneros, todos desde New Bedford[743].

Figura 12: la fragata *James Arnold* navegando en su viaje a Chile, 1895. Foto n.º 2000.100.700, New Bedford Whaling Museum.

La sociedad Toro & Martínez compra a Taber, Gordon & Co., de New Bedford, en marzo de 1895 el *James Arnold*, ahora de 329 t[744] por cinco mil dólares[745]. Zarpa desde New Bedford el 17 de junio de 1895, al mando del capitán John Lyner, de Valparaíso, para iniciar su primer crucero ballenero bajo bandera chilena[746]. Llega a Talcahuano en marzo de 1896, con mil barriles de aceite de esperma, "carga que cubrió su costo para los nuevos propietarios"[747].

[739] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, October 5, 1852.
[740] *Op. cit.*, September 14, 1852, September 21, 1852.
[741] *Op. cit.*, May 10, 1853.
[742] *Op. cit.*, December 2, 1856.
[743] Voyages of *James Arnold* (Ship). American Offshore Whaling Voyages: A Database. Disponible en http://nmdl.org/aowv /whvoyage.cfm?VesselNumber=340. [fecha de consulta: de de].
[744] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, March 26, 1895.
[745] Steele 1928: 12.
[746] *New York Herald*, New York, June 18, 1895.
[747] Steele 1928: 12.

El *James Arnold* fue inscrito por la sociedad Toro & Martínez el 30 de abril de 1896 en el Registro de la Marina Mercante Nacional bajo el n.° 613, con un arqueo de registro de 326,11 t y grueso de 354,86 t. Medía 35,90 m de eslora, 7,95 m de manga y 6,70 m de puntal[748]. Entre 1896 y 1919 el *James Arnold* realiza un total de veinticuatro cruceros balleneros, todos desde Talcahuano, para la sociedad Toro & Martínez. El último crucero realizado para la sociedad Toro & Martínez, fue el año 1919. Zarpa el 30 de mayo de 1919, al mando del capitán William Hale y regresa el 24 de diciembre de 1919[749], con veintiún mil galones de aceite, avaluados en $60 000[750].

No hay series completas de datos para la productividad de la *James Arnold* mientras estuvo operando bajo bandera chilena. En 1903 tiene "buena suerte" esto es, trae cargamento completo de aceite[751]. Lo mismo ocurre en 1904[752] y en 1908[753]. En 1909 "tiene a bordo 907 barriles de aceite esperma y 430 barriles de aceite negro", es decir, un total de 1 337 barriles, lo que "significa 'buena suerte'"[754]. Entre 1909 y 1912, obtuvo 191 217 galones de aceite, con un promedio anual de 47 804 galones, es decir, unos 1 520 barriles. Esto significa que fue un lapso de muy "buena suerte". En cambio, entre 1915 y 1919, produce solo 116 383 galones de aceite, con un promedio anual de 23 277 galones, es decir, unos setecientos cuarenta barriles, menos de la mitad del periodo anterior. En 1920 se queda fondeado en el puerto de Talcahuano, sin salir a la pesca de ballenas[755].

Tabla n.º 6
Viajes de la James Arnold
(1911-1915)

N°	Año	Capitán	Salida	Llegada	Productividad
17	1911	Wilson	s/i	15 de diciembre de 1911	Produce 45 181 galones de aceite de ballena y 4 450 galones de aceite de esperma
18	1912	Wilson	16 de abril de 1912	6 de diciembre de 1912	Llega con un cargamento de mil setecientos barriles de aceite. Obtiene 34 683 galones de aceite de ballena y 11 788 galones de aceite de esperma.

[748] Matrícula n.° 958, *James Arnold.* Registro Jeneral de la Marina Mercante Nacional, 1906-1918. Armada de Chile, Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Sección Registro de Naves, Valparaíso.

[749] Libreta de Matrícula de Gente de Mar n.° 441, de Silverio Olate Olivares. Original en poder de Erasmo Badilla, Tumbes, Talcahuano.

[750] *Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional en 1920*, Santiago, Nacional, 1920, pp. 348-349.

[751] *El Sur*, Concepción, 30 de noviembre de 1903.

[752] *Op. cit.*, 27 de noviembre de 1904.

[753] *Op. cit.*, 16 de noviembre de 1908.

[754] *Op. cit.*, 21 de noviembre de 1909.

[755] *Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional en 1921*, Santiago, Nacional, 1921, p. 326.

19	1913	Wilson	s/i	19 de enero de 1914	Propiedad de la firma Viuda de Toro. Trae cargamento de aceite.
20	1914	Hale	9 de julio de 1914	19 de diciembre de 1914	193 días de navegación; treinta y siete tripulantes, Benjamín Díaz su capitán ballenero. 38 000 galones de aceite de esperma y tres mil de aceite negro.
21	1915	Hale	29 de mayo de 1915	12 de diciembre de 1915	194 días de navegación. Trae un "regular" cargamento de aceite de ballena y cachalote Llega con 3 250 galones de aceite de ballena negra y 16 155 galones de aceite de ballena esperma, avaluados en $55 505.

Fuente: *Memorias del Ministerio de Marina*, 1912-1916; *El Sur*, Concepción, 1911-1916.

Luego de prestar servicios a Toro & Martínez por veinticinco años, el buque es vendido en 1921 a José Maritano, también empresario de Talcahuano, que lo continuará ocupando en la caza de ballenas durante dos temporadas más, 1921 y 1922[756]. Zarpa el 17 de mayo de 1921, al mando del capitán William Hale[757],

> "a los mares tropicales, regresando el 12 de diciembre a este puerto [de Talcahuano], con un cargamento de 37.939 galones de aceite de esperma, avaluado en la cantidad de $117.990 y 1.562 galones de aceite negro, avaluado en $4.842, lo que da un total de $ 122.832. El galón de aceite esperma tiene un valor de $31.10 y el de aceite negro $3.10"[758].

En 1922 realiza un nuevo viaje ballenero, el último realizado por este notable velero.

Permanece en la bahía de Talcahuano hasta el año 1925 cuando es desmantelado por entero y convertido en una barcaza cubierta,

> "no porque no estuviera en condiciones de navegar, sino debido a la muerte de la industria ballenera, por la iluminación moderna de las minas y los bajos precios del aceite".

Las palabras con las que se lo despide son muy significativas:

> "el bueno y viejo *James Arnold* es el último de los balleneros de Talcahuano y con su partida desaparece el vínculo que había con el romántico pasado"[759].

[756] Sandoval 1978: 235.

[757] Libreta de Matrícula de Gente de Mar n.° 441... *op. cit.*

[758] *Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional en 1922*, Santiago, Nacional, 1922, p. 390.

[759] Steele 1982: 12.

Capítulo VII
LOS INICIOS DE LA COMPAÑÍA CHILENA DE BALLENEROS EN VALPARAÍSO

El éxito en las actividades balleneras y las expectativas generadas ante la posibilidad de obtener grandes ganancias, conduce hacia 1870 a un grupo de comerciantes y propietarios de buques, residentes en Valparaíso a iniciar un proceso legal que permitiera "formar una compañía" para la caza de ballenas[760]. El 8 de agosto de 1871 concurren ante el notario de Valparaíso un grupo de "señores comerciantes de este domicilio", quienes

> "han convenido en formar una sociedad anónima con el título de Compañía Chilena de Balleneros, con un capital de doscientos mil pesos, con asiento en esta ciudad, para la explotación de todo lo relativo a los trabajos de ballenas i de este ramo de industria",

facultando a su Directorio "para la organización i redacción de sus estatutos sociales"[761]. Los estatutos, reducidos a escritura pública ante el mismo notario el 17 de agosto de 1871[762], son aprobados por el gobierno de Chile el 6 de septiembre de 1871[763] y posteriormente se declara a la Compañía legalmente instalada, fijando el día 15 de octubre de 1871 "para que pueda dar principio a sus operaciones"[764]. La formación de la empresa es recogida, como noticia, incluso por algunos periódicos extranjeros[765].

Sus estatutos señalan:

> "se forma una sociedad anónima que se denominará Compañía Chilena de Balleneros, cuyo objeto es la pesca de la ballena i las demás operaciones accesorias a esta industria",

[760] *The Standard*, Buenos Aires, 29 de abril de 1870.

[761] Escritura Pública N° 206, 8 de agosto de 1871. Archivo de la Administración, Notarios de Valparaíso [Julio César Escala], vol. 166, fs. 128v-129. Santiago.

[762] Escritura Pública N° 283, 17 de agosto de 1871. Archivo de la Administración, Notarios de Valparaíso [Julio César Escala], vol. 166, fs. 171-174. Santiago.

[763] Decreto Supremo del Ministerio de Hacienda del 6 de septiembre de 1871. *Boletín de Leyes i Decretos de Gobierno*, tomo XXXIX, vol. 9, Santiago, 1871, pp. 333-334.

[764] Decreto Supremo del Ministerio de Hacienda del 11 de octubre de 1871. *Boletín de Leyes i Decretos de Gobierno*, tomo XXXIX, vol. 10, Santiago, 1871, p. 387.

[765] "The Chilean Whaling Company has been declared legally incorporated. The capital with which the company is commerce operations is $ 50,000 and the reserve fund is fixed at $15,000". *Daily Alta California*, San Francisco, October 28, 1871.

indicando: "el domicilio de la dirección y administración de la sociedad será el puerto de Valparaíso", su duración será determinada por "los límites naturales de su objeto" y "el capital social será de doscientos mil pesos, divididos en cuatrocientas acciones de quinientos pesos de valor cada una"[766].

La primera directiva de la empresa estuvo formada por los socios Jorge Jenkins, presidente, Santiago Martin, secretario, Luis Osthaus, Santiago MacGill e Isaac H. Marks, directores. Este último asume, además, el cargo de administrador general o gerente de la Compañía Chilena de Balleneros[767]. Sus sus oficinas seubicaban en calle Cochrane n.° 115 y sus bodegas en caleta Las Habas, en el puerto de Valparaíso[768].

Operará en forma continua, durante más de cuarenta y cinco años. En 1917, el *Josephine,* su último buque, regresa a Valparaíso "después de un viaje de siete meses, con [una carga de] 1.300 barriles de aceite de esperma"[769]. No hay claridad respecto de la fecha precisa de la disolución de la empresa, pero se sabe que diez años después, en 1927, estaba todavía en proceso de liquidación[770].

Hubo otras dos empresas porteñas que intentaron seguir el ejemplo de la Compañía, constituyéndose en sociedades anónimas para la caza de ballenas, pero no tuvieron mayor éxito: la Compañía Nacional de Balleneros y la Compañía de Balleneros y Refinadora de Aceite.

La Compañía Nacional de Balleneros era una sociedad anónima con un capital de $120 000,

> "cuyo objeto es la pesca de ballenas y las demás operaciones accesorias a esta industria, como ser la importación y elaboración de aceites del uso comercial, aplicables a la industria en general",

se constituye en 1892[771]. En 1895 la empresa se reorganiza, modifica su nombre, objetivos y estatutos, ahora con un capital de $200 000, denominándose Compañía de Pesca y Refinería de Aceites, y su objetivo es:

[766] Estatutos de la Compañía Chilena de Balleneros. *Boletín de Leyes i Decretos de Gobierno*, tomo XXXIX, vol. 9, Santiago, 1871, p. 328.

[767] *Memoria que presenta el Directorio de la Compañía Chilena de Balleneros en la Primera Junta Jeneral de accionistas*, 30 de diciembre de 1871; *La Patria*, Valparaíso, 5 de marzo de 1872.

[768] *El Mercurio*, Valparaíso, 6 de julio de 1872.

[769] *The Boston Globe*, Boston, April 7, 1918. Los mil trescientos barriles corresponden a 54 600 galones de aceite. Otras fuentes dicen que fueron solo cuarenta mil galones de aceite. *Memoria del Ministerio de Marina del año 1917*, Santiago, Nacional, 1917, p. 341. El *Josephine* naufraga el 28 de agosto de 1918, con pérdida total. Nómina de los Registros cancelados por las razones que se indican durante el año 1918. *Memoria del Ministerio de Marina, 1918*. Santiago, Nacional, 1919.

[770] El decreto supremo n.° 2921 del Ministerio de Hacienda resuelve que se debe devolver a "la Compañía Chilena de Balleneros en liquidación, o a quién sus derechos represente, la suma de $ 2.037,68, que ha pagado indebidamente por impuesto a la renta de la 3ª categoría, durante el año 1925". *Diario Oficial de la República de Chile,* N° 147146, Santiago, 12 de abril de 1927.

[771] Decreto supremo n.° 2473 del Ministerio de Hacienda del 16 de agosto de 1892. *Diario Oficial de la República de Chile*, n.° 4311, Santiago, 30 de agosto de 1892.

"esplotar la pesca con buques propios armados a este objeto i aprovechar en su fábrica la elaboración de aceites i demás materias derivadas de esta industria i aplicadas al comercio"[772].

Era también una sociedad anónima, con un capital de $500 000, que "tiene por objeto la pesca de ballenas i las demás operaciones accesorias a esta industria", que se constituye en 1905[773]. Sin embargo, pocos meses más tarde, es disuelta y sus bienes liquidados[774].

* * *

En la Compañía Chilena de Balleneros participa un grupo de treinta y dos accionistas, comerciantes estadounidenses e ingleses radicados en Valparaíso, que poseen un total de trescientas cuarenta acciones de las cuatrocientas proyectadas. El principal accionista en los inicios de la Compañía era, sin duda, Isaac H. Marks, con sesenta y una acciones, quien fue, además, el primer gerente o administrador de la empresa, entre los años 1871 y 1873[775]. Participa de otras sociedades anónimas radicadas en Valparaíso, tales como la Compañía Marítima y la Fábrica Nacional de Pólvora y forma parte de una serie de proyectos en distintas áreas de la actividad económica.

El segundo accionista en importancia era Santiago Martin, con treinta y cuatro acciones, quien fue el primer secretario que tuvo la empresa [1871-1872]. Era socio de Petersen & Martin, empresa comercial cuyo giro contemplaba, entre otras cosas, el manejo de asuntos navieros, que poseía doce acciones. Guillermo Petersen, el otro socio de Petersen & Martin, tenía, a su vez, veintinueve acciones. Es decir, en conjunto, Santiago Martin y Guillermo Petersen eran dueños de setenta y cinco acciones de la compañía. En 1871 actuaban como "ajentes" de la Compañía, ya sea preparando sus buques para el zarpe[776] o, bien, comercializando el aceite producido durante sus temporadas de cacería[777]. En diciembre de 1872 Guillermo Petersen se retira de la sociedad y "don Santiago Martin, por Martin y McNeil, queda a cargo del almacén naval"[778].

[772] Decreto supremo n.° 108 del Ministerio de Hacienda del 14 de febrero de 1895. *Diario Oficial de la República de Chile*, N° 5046, Santiago, 21 de febrero de 1895.

[773] Decreto supremo n.° 1310 del Ministerio de Hacienda del 28 de marzo de 1905. *Diario Oficial de la República de Chile*, N° 8202, Santiago, 8 de mayo de 1905.

[774] Decreto supremo n.° 2584 del Ministerio de Hacienda del 16 de junio de 1905. *Diario Oficial de la República de Chile*, Nº 8236, Santiago, 17 de junio de 1905.

[775] Comerciante estadounidense, que luego de trabajar algunos años con Crosby & Co, en Talcahuano, se independiza e instala en Valparaíso. En el puerto se dedica a la compra y venta de buques y al suministro de bienes y servicios para las embarcaciones que fondeaban en Valparaíso.

[776] Por ejemplo, son los encargados, por la Compañía Chilena de Balleneros del zarpe de la barca *Pescadora* "para un crucero ballenero" el 10 de diciembre de 1871. *Valparaíso* & *West Coast Mail,* Valparaíso, 16 de diciembre de 1871.

[777] *La Patria*, Valparaíso, 22 de abril de 1872.

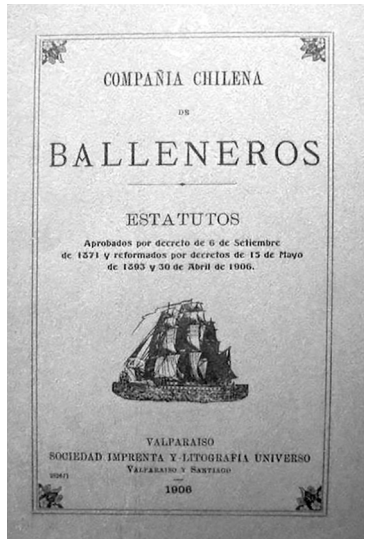
[778]La sociedad comercial Petersen & Martin queda disuelta mediante escritura pública ante el notario público de Valparaíso José S. Maturana, el 23 de diciembre de 1872. *El Mercurio*, Valparaíso, 28 de diciembre de 1872.

La sociedad Martin & McNeil se presenta públicamente como la sucesora de Petersen & Martin y se definen como

> "proveedores de buques, agentes comisionistas e importadores de anclas, cadenas y cables de acero; manillas y cuerdas alquitranadas; bombas de buque y huinches de hierro; una completa variedad de artículos navales; sal y provisiones frescas de todo tipo"[779].

El nuevo socio de Santiago Martin es George H. McNeil, dueño de veinte acciones de la empresa.

Los otros tres accionistas mayoritarios, Thomas H. Dealy y Joseph Burnside, con veintisiete acciones cada uno, y Thomas Montgomery, con veinte acciones, eran también agentes comisionistas y participaban del negocio naviero.


COMPAÑIA CHILENA

DE

BALLENEROS

ESTATUTOS

Aprobados por decreto de 6 de Setiembre de 1871 y reformados por decretos de 15 de Mayo de 1893 y 30 de Abril de 1906.

VALPARAISO
SOCIEDAD IMPRENTA Y LITOGRAFIA UNIVERSO
VALPARAISO Y SANTIAGO

1906

Figura 13: Carátula de los *Estatutos de la Compañía Chilena de Balleneros*.

Isaac H. Marks se retira de la compañía a fines de 1874, para dedicarse "al negocio ballenero en general"[780]. En una carta enviada el 30 de septiembre de 1874 desde Valparaíso, le indica a Swift & Allen, de New Bedford:

> "se ha establecido en este puerto como agente de buques, y estaré muy agradecido de cualquier favor que pueda enviar a mi cuidado, he estado asociado por quince años con buques balleneros y estoy muy bien informado de esa línea de negocios, si es necesario visitaré todos los puertos chilenos en el negocio ballenero. Talcahuano está situado a un día de viaje

[780] *New York Herald*, New York, November 20, 1874.

desde aquí. También recibiré y remitiré todas las provisiones o correspondencia enviada para sus buques"[781].

Al mismo tiempo, publica un aviso en *Whalement's Shipping List*, donde se presenta como "agente general para las transacciones de todos los negocios conectados con balleneros en las costas de Chile", asegurando que "todos los negocios confiados a mi cuidado, recibirán pronta y cuidadosa atención" y da como referencias a los capitanes Charles F. Howland y Orlando Smalley, ambos de New Bedford[782].

Casado con la chilena Manuela Cid, tuvo dos hijas, Virginia y Grace, cuyos nombres ocupó para bautizar a dos de sus barcos balleneros, *Virginia Marks* y *Garce Marks*. Pertenecía a la masonería porteña, y fue Gran Maestro en 1882[783]. Fallece en el puerto de Valparaíso el 25 de julio de 1889, a la edad de sesenta y seis años, probablemente debido a un cáncer[784].

El segundo gerente de la compañía fue el capitán Henry A. Howland, de New Bedford[785]. A diferencia de Isaac H. Marks, Henry A. Howland estuvo vinculado con el negocio ballenero desde muy temprana edad. Era un "especialista". Fue marinero en el *Callao* [1849-1852], cuarto oficial en el *Daniel Wood* [1852-1856] y más tarde fue capitán del *Midas* [1861-1865][786]. Se radica en Valparaíso en 1868, cuando se hace cargo de la barca *Mariposa*[787], que capitanea hasta 1871, cuando obtiene el mando de la recién adquirida barca *Grace Marks*. En 1873 es nombrado gerente de la Compañía Chilena de Balleneros, cargo que mantiene durante más de treinta años. Fallece en Valparaíso en 1904.

Los dos gerentes de la compañía estaban relacionados entre sí, pues Henry A. Howland se casa en 1870 con Eloísa Cid, hermana de Manuela, la esposa de Isaac H. Marks, y tuvo también dos hijas, Charlotte Emma y Edith Theresa, nacidas en 1876 y 1884.

El tercer y último gerente fue José Manuel Tobar que asume en 1904, a la muerte de Henry Howland, dirige la compañía hasta su disolución, en una fecha no precisada de la década de 1920.

[781] Carta de Isaac H. Marks a Swift & Allen, New Bedford; Valparaíso, 30 de septiembre de 1874. Disponible en www.nauticalnantucket.com/11whale.html [fecha de consulta: 31 de agosto del 2011].

[782] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, MA, December 8, 1874.

[783] Aparece presidiendo como Gran Maestro la reunión anual del 26 de julio de 1882 de las cinco logias de Valparaíso. I.O.O.F. *Proceedings of the Right Worthy Grand Lodge of the State of Wisconsin*. Lancaster, The Teller Steamprint, 1883.

[784] Certificado de Defunción n.° 366. Registro de Defunciones, Valparaíso-El Puerto, 1889. Registro Civil de Chile. Disponible en https://familysearch.org/ark:/61903/3:1:939K-2PXX-2?mode=g&i=67&cc=1630787 [fecha de consulta: 26 noviembre de 2016].

[785] Henry A. Howland nace el 6 de diciembre de 1831 en New Bedford, siendo sus padres Charles F. Howland y Charlotte Himes. Howland 1885: 221.

[786] *Op. cit.*: 221-222.

[787] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, June 20, 1871.

* * *

En 1871 un grupo de accionistas –Isaac H. Marks, Santiago Martin, Guillermo Petersen, José Burnside, John H. Dealy, Guillermo H. MacNeil, Petersen & Martin, Samuel Wallace y Jorge Jenkins– proceden a pagar el 75% del valor de las 228 acciones de la compañía que en conjunto poseen[788] con las partes, "casco, quilla, velamen, anclas, aparejos, útiles de pesca, provisiones de viaje por un año, adelantos a la tripulación por el mismo tiempo" que les corresponde en los siguientes buques: *Pescadora*, *Mariposa*, *Grace Marks*, *Virginia Marks*, *Maggie Hill* y *Charles* & *Edward*, valorizadas en "ciento diez i nueve mil pesos". En esta escritura "transfieren a la referida Compañía Chilena de Balleneros todos los derechos que respectivamente correspondan a los socios en los buques i enseres ya espresados"[789]. El valor de estos buques [$119 000] representa más del 50% del capital suscrito de la compañía [$200 000]. Como los aportes de estos comerciantes fueron sus porcentajes en los buques balleneros, el número de sus acciones era proporcional a dichos porcentajes[790]. La Compañía adquiere en Talcahuano la barca *Mary*, que llega a Valparaíso el 21 de agosto de 1871 para integrarse a la flota de la empresa[791].

Es así como la flota inicial se compone de siete buques: *Pescadora*, *Mariposa*, *Charles* & *Edward*, *Virjinia Marks*, *Grace Marks*, *Maggie Hill* y *Mary*[792]. Todos estos ya estaban cazando ballenas bajo bandera chilena desde antes de la formación de la empresa y sus propietarios eran los comerciantes ya individualizados de Valparaíso y Talcahuano[793].

Otros buques participaron brevemente en las operaciones de la compañía. Existe una corta referencia a la "ganancia en útiles y equipos en la compra" en 1872 de la barca *Samuel* & *Thomas*[794] y también la noticia de la compra de "la barca *Narcissa*" en $6 000 y su ingreso a la flota de la compañía[795] en 1873.

[788] De acuerdo con lo que obligaba el artículo quinto de los estatutos de la empresa. Estatutos de la Compañía Chilena de Balleneros. *Boletín de Leyes i Decretos de Gobierno*, tomo XXXIX , vol. 9, Santiago, 1871, p. 328.

[789] Escritura Pública n.° 294, 18 de agosto de 1871. Archivo de la Administración, Notarios de Valparaíso [Julio César Escala], vol. 166, fs. 179v-180., Santiago.

[790] Esta sería la razón de la posición mayoritaria de Isaac H. Marks, quien poseía partes en cinco de los buques que participaban en los negocios de la compañía, tenía alrededor de un 20% de total accionario emitido en 1871 y era su gerente administrador.

[791] *Valparaiso and West Coast Mail*, Valparaíso, 26 de agosto de 1871.

[792] Memoria que presenta el Directorio de la Compañía Chilena de Balleneros en la Primera Junta Jeneral de accionistas, 30 de diciembre de 1871. *La Patria*, Valparaíso, 5 de marzo de 1872. Veliz 1961: 208, señala que en el año 1873 la Compañía poseía seis "naves balleneras que extendían su acción a través de todo el Pacífico Sur: *Pescadora, Mariposa, Grace Marks, Virginia Marks, Maggie Hill* y *Charles Edwards"*, excluyendo de la lista a la barca *Mary*, adquirida poco después de la constitución de la compañía.

[793] Estado de la Marina Mercante Nacional el 1° de mayo de 1872. *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al año 1872*, Santiago, Nacional, 1872.

[794] *La Patria*, Valparaíso, 5 de marzo de 1872.

[795] Memoria que presenta el Directorio de la Compañía Chilena de Balleneros en la Cuarta Junta Jeneral de accionistas, 30 de junio de 1873. *La Patria*, Valparaíso, 12 de julio de 1873.

Considerando la fugaz aparición de estos buques, la flota de la empresa estuvo formada durante sus primeros años de funcionamiento por los mismos buques desde el inicio de sus operaciones[796].

Sin embargo, la flota disminuye radicalmente durante la segunda mitad de la década de 1870. El *Charles* & *Edward* deja de prestar servicios para la compañía en 1876, llegando a Valparaíso de su último crucero ballenero el 4 de noviembre de ese año[797]. Desde esa fecha es empleado en labores de cabotaje entre Valparaíso y Juan Fernández[798] hasta su naufragio, en el sector de El Almendral, en Valparaíso, el 21 de febrero de 1878, durante un fuerte temporal[799]. El último crucero ballenero del *Mariposa* termina el 22 de noviembre de 1877 con su llegada al puerto de Valparaíso[800], siendo, luego, vendido[801]. El último crucero ballenero del *Maggie Hill* concluye el 23 de enero de 1879[802] y el del *Virginia Marks* el 22 de febrero de 1879[803]. La barca *Pescadora* naufraga, mientras desarrollaba sus labores balleneras, en las costas de Baja California, el 2 de octubre de 1879[804]. El *Mary* llega a Panamá el 8 de septiembre de 1880 "haciendo agua", y el buque es vendido en ese puerto.

En definitiva, de los siete buques con los que la Compañía Chilena de Balleneros había comenzado a operar en 1871 solo quedaba, a fines de 1880, el *Grace Marks*. La empresa compra en 1878 a José Manuel Andrade, comerciante de Ancud, el *Matilde Andrade*, como reemplazo del *Mariposa*, siendo equipado ese mismo año para la caza de ballenas, operando bajo el nombre de *Jane Martin*.

* * *

Entre 1871 y 1880 hubo trece capitanes que dirigieron los ocho veleros que tuvo la Compañía Chilena de Balleneros durante ese periodo, algunos con una permanencia de no más de una temporada y otros durante casi toda la década. Todos los capitanes eran estadounidenses y la mayoría tenía una vasta

[796] Memoria que presenta el Directorio de la Compañía Chilena de Balleneros en la Sesta Junta Jeneral de accionistas, 30 de junio de 1874. *La Patria*, Valparaíso, 15 de julio de 1874.

[797] *Chilean Times*, Valparaíso, 11 de noviembre de 1876.

[798] *Op. cit*., 7 de julio de 1877, 8 de septiembre de 1877, 10 de octubre de 1877, 27 de octubre de 1877, 10 de noviembre de 1877, 24 de noviembre de 1877.

[799] *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 28 de febrero de 1878.

[800] *Chilean Times*, Valparaíso, 24 de noviembre de 1877.

[801] Se sabe que en 1878 el *Mariposa* ya no formaba parte de la flota de la Compañía Chilena de Balleneros, compuesta por: *Pescadora*, *Maggie Hill*, *Virginia Marks*, *Grace Marks, Mary* y el recientemente adquirido *Jane Martin. Star* & *Herald*, Panamá, 18 de febrero de 1879¸*New York Times*, New York,July 24, 1878.

802 El crucero demoró 335 días. Libro de Entrada de Buques al puerto de Valparaíso, 1879-1881. *Biblioteca Santiago Severín, Sección Histórica* (Valparaíso). El *Maggie* Hill será usado entre 1880 y 1881 para cabotaje entre Valparaíso y otros puertos del litoral, pero no tenemos claridad respecto de su destino definitivo; cf. *Chilean Times* (Valparaíso), 15 de noviembre de 1879, 14 de febrero de 1880, 16 de octubre de 1880, 18 de diciembre de 1880, 17 de diciembre de 1881.

[803] Este fue un crucero corto, de solo cuarenta días. *Chilean Times,* Valparaíso, 22 de febrero de 1879. No hay datos sobre su destino definitivo.

[804] *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 11 de febrero de 1880.

experiencia ballenera antes de tomar el mando de los buques chilenos. Los contratos con los capitanes se firmaban por tres años y su paga consistía en un porcentaje de la cantidad de aceite que producía cada temporada. El acceso a uno de estos contratos, aunque posterior da una idea sobre las deberes y obligaciones de las partes en estos documentos.

Tabla n.º 7
La nómina de capitanes por buque de la Compañía Chilena de Balleneros (1871-1881)

Buques	*Pescadora*	*Mariposa*	*Maggie Hill*	*Virginia Marks*	*Charles & Edward*	*Mary*	*Grace Marks*	*Jane Martin*
1871	Chase	Heath	Holeman	Hyatt	Hathaway	Kelley	Howland	
1872	Chase	Heath	Holeman	Hyatt	Hathaway	Kelley	Howland	
1873	Chase	Cash	Holeman	Gallagher	Kirby	Kelley	Seymour	
1874	Holeman	Chase	Lyner	Cash	Brigg	Kelley	Seymour	
1875	Holeman	Chase	Lyner	Cash	Brigg	Kelley	Seymour	
1876	Holeman	Chase	Lyner	Cash		Kelley	Seymour	
1877	Holeman	Chase	Lyner	O'Donnell		Kelley	Seymour	
1878	Holeman		Chase	O'Donnell		Kelley	Seymour	Lyner
1879	Holeman		Chase	O'Donnell		Kelley	Seymour	Lyner
1880						Seymour	Ray	Lyner

Fuente: Libros de entrada y salida de buques al puerto de Valparaíso, 1871-1880. Biblioteca Santiago Severín, Sección Histórica, Valparaíso.

El capitán Benjamin Kelley, que toma el mando en 1867 de la barca chilena *Mary* ex *Emily* & *Ada*, era un hombre con bastante experiencia, pues había estado cazando ballenas en el océano Pacífico entre 1850 y 1866, al mando de los buques balleneros *Morea* [1850-1853], *James Andrews* [1853-1857], *Henry Kneeland* [1858-1862] y *Daniel Webster* [1865-1866], todos de New Bedford. Cuando en 1880 deja el mando de la barca *Mary* regresa a New Bedford para continuar, desde este puerto, su trabajo como capitán ballenero[805]. En 1880 se informa que "la barca *Cape Horn Pigeon*, de Dartmouth [...], está siendo adaptada para un viaje ballenero al Océano Pacífico y zarpará el 1º de septiembre, bajo el comando del capitán Benjamin Kelley, último capitán de la barca chilena *Mary*"[806].

[805] En una noticia publicada en 1880 se indica: "la barca *Cape Horn Pigeon*, de Dartmouth, ahora en New Bedford, está siendo adaptada para un viaje ballenero al océano Pacífico y zarpará el 1º de septiembre, bajo el comando del capitán Benjamin Kelley, último capitán de la barca chilena *Mary*". *New York Herald*,New York, July 17, 1880. Este viaje, que se inicia realmente el 24 de agosto de 1880 y finaliza el 7 de junio de 1884 será el último realizado por el capitán Benjamin Kelley, *Whalement's Shipping List*, New Bedford, August 31, 1880, Juny 10, 1884.

[806] *New York Herald*, New York, July 17, 1880. Este viaje, que se inicia el 24 de agosto de 1880 y finaliza el 7 de junio de 1884, será el último crucero ballenero del capitán Benjamin Kelley. *Whalement's Shipping List*, New Bedford, August 31, 1880, June 10, 1884.

Una experiencia significativa tenía también el capitán Henry A. Howland[807], antes de hacerse cargo en 1868 de la barca *Mariposa*, pues había estado embarcado como marinero en el *Callao* [1849-1852], había sido cuarto oficial en el *Daniel Wood* [1852-1856] y capitán del *Midas* [1861-1865]. La barca *Mariposa* la conduce hasta 1871, para luego tomar el mando de la *Grace Marks* hasta 1873, cuando es nombrado gerente de la Compañía Chilena de Balleneros[808]. Se casa en Valparaíso en 1870 y permanece en el puerto hasta su muerte en 1904.

No fue el único capitán que se quedó en Chile en forma definitiva. John Lyner llega a Chile en 1874, contratado para comandar la barca *Maggie Hill*. En 1878 se hace cargo del *Jane Martin* hasta su naufragio en 1898. En 1895 toma el mando del *James Arnold*, reciente adquisición de la firma Toro & Martínez de Talcahuano. Fallece en Talcahuano a fines del mes de marzo de 1918, "dejando una viuda y un hijo"[809].

La tripulación de un buque ballenero chileno estaba compuesta por extranjeros y nacionales. Los extranjeros tenían a su cargo las funciones más especializadas, capitanes, oficiales, arponeros, etc., y los chilenos eran, casi sin excepción, solo marineros. Hay información completa sobre las tripulaciones de los buques de la Compañía Chilena de Balleneros correspondiente al año 1875. El número total de tripulantes embarcados en los siete buques de la empresa era de 198 individuos, entre los que se contaba con ciento cuatro4 extranjeros, un 53%, y noventa y cuatro nacionales. El número mínimo de tripulantes por buque era de veinticinco, en el caso de la barca *Charles & Edward*, y el máximo era de treinta y uno, en la *Grace Marks*. El porcentaje de tripulantes extranjeros por buque variaba entre un 35% en la barca *Mary* y un 64% en la *Virginia Marks*.

La única nómina completa de tripulantes que se ha logrado obtener de un buque es la de la barca *Pescadora* en el momento de su naufragio, ocurrido el 2 de octubre de 1879 en la costa de Baja California, México. La lista fue elaborada por Robert Davis, primer piloto de la barca (resulta sintomático que solo recordara los nombres de la mayoría de los marineros y no sus apellidos) y entregada a Mateo Magaña, cónsul de Chile en Mazatlán, México, el 21 de noviembre de 1879[810]. La simple observación de la lista de los tripulantes indica que el capitán, los cuatro oficiales, los arponeros (excepto un tal Francisgo, probablemente azoreano o caboverdeano) e, incluso, el mayordomo, son, considerando su apellido, estadounidenses o ingleses. El cocinero y los marineros, de los que el primer oficial omite muchos de sus apellidos "por no recordarlos", son chilenos, excepto un "español", un tal John Brown y Luis

[807] Henry A. Howland estuvo vinculado con el negocio ballenero desde muy temprana edad, llegando a ser capitán del *Midas*, de New Bedford. Se radica en Valparaíso en 1868, se casa en 1870 y tiene sus dos primeras hijas: Charlotte Emma y Edith Theresa. Howland 1885: 221-222.

[808] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, June 20, 1871.

[809] *The Boston Globe*, Boston, April 7, 1918.

[810] Lista de la tripulación de la barca chilena ballenera *La Pescadora*. Mazatlán, 21 de noviembre de 1879. *Diario Oficial de la República de Chile,* Santiago, 11 de febrero de 1880.

Canaca[811]. El primer oficial Robert Davis y el arponero William Winters eran ingleses[812]. El capitán William Holeman viajaba con su esposa, cuestión que no era extraña en los cruceros balleneros decimonónicos. Dos de los tripulantes del buque fallecerán en el naufragio.

* * *

La marcha de la Compañía Chilena de Balleneros en sus primeros años se puede "observar" revisando las memorias y los balances presentados por el directorio de la empresa a sus accionistas[813], pero también ayuda consultar algunas noticias aparecidas en la prensa. La compañía publica un aviso en la prensa a fines de 1871 donde asegura que, después de un semestre de funcionamiento, "está ya en aptitud para entregar aceite clarificado, acondicionado en tarros, cajones o barriles, según la voluntad de los compradores"[814].

En su primera memoria, correspondiente al segundo semestre de 1871, entrega un pequeño resumen de sus inicios:

> "La flota de la Compañía consiste en el día de 7 buques, de los cuales la *Pescadora* y *Mariposa* han entregado sus cargamentos y vuelto a salir con nuevo equipo por un año. La *Charles y Edward* y *Virginia Marks* están fondeadas en esta bahía, descargando. La *Grace Marks* y *Maggie Hill* llegarán en abril próximo y según noticias de ellas en octubre último tenían a bordo un valor de más de $10,000 en aceite; finalmente, la MARY anda a la pesca y no tenemos noticias de ella".

El informe indica la esperanza de la compañía de obtener "alguna protección del Supremo Gobierno" para

> "ver removidas las dificultades que experimenta el administrador en los embarques y desembarques, y por haberse cerrado el camino por tierra que conducía a sus bodegas en Las Habas que ha causado atrasos y recargo de gastos en todas las transacciones"[815].

[811] La palabra 'kanaka' significa "ser humano" o "persona" en lengua hawaiana y fue usado en inglés durante el siglo XIX para referirse a todos los hawaianos de ancestro polinésico y, por extensión, a cualquier persona de origen polinésico. *American Heritage Dictionary of the English Language*, Boston, Houghton Mifflin Harcourt Publishing Company, 2011.

[812] Carta del Ministro de Relaciones Exteriores de Chile al Ministro de Marina de Chile, 31 de enero de 1880. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 11 de febrero de 1880.

[813] Se ha podido revisar las seis primeras memorias publicadas en el diario *La Patria* de Valparaiso, que corresponden a los tres primeros años de operación de la compañía, entre junio de 1871 y junio de 1874. Estos documentos entregan información tanto cualitativa como cuantitativa respecto de sus avances y retrocesos.

[814] *El Mercurio*, Valparaíso, 14 de diciembre de 1871.

[815] Memoria que presenta el Directorio de la Compañía Chilena de Balleneros en la Primera Junta Jeneral de accionistas, 30 de diciembre de 1871. *La Patria*, Valparaíso, 5 de marzo de 1872.

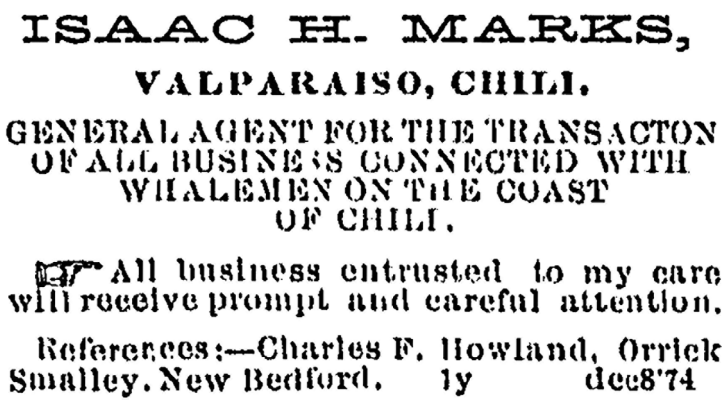
No existen indicios que testimonien que la protección solicitada fuera concedida.

En la memoria que corresponde al primer semestre de 1872 se indica que "considerando que sólo hace seis meses que los negocios de la compañía están en giro activo", el Directorio cree necesario "congratular a los accionistas por el buen resultado del Balance"[816]. En la memoria siguiente, se señala:

> "la ganancia es menos [...] que en el primer semestre de año, pero esto debe esperarse siempre, pues es en el primero cuando llegan nuestros buques con sus cargamentos, mientras que en el segundo solo han llegado dos".

Sin embargo, "las noticias del resto de la flota son favorables y prometen una marcha próspera para la Compañía durante el presente año"[817]. En un informe publicado en la prensa local e internacional a fines de 1872 se indica:

> "el establecimiento que la compañía tiene en Las Habas vale la pena visitarlo. Construyen sus propios barcos en el lugar, tienen buenos estanques, calderos y hornos, y tienen los mejores equipos para clarificar el aceite que producen tan claro y puro como el mejor que se ofrece en el mercado inglés o estadounidense"[818].


ISAAC H. MARKS,
VALPARAISO, CHILI.
GENERAL AGENT FOR THE TRANSACTON OF ALL BUSINESS CONNECTED WITH WHALEMEN ON THE COAST OF CHILI.
All business entrusted to my care will receive prompt and careful attention.
References:—Charles F. Howland, Orrick Smalley. New Bedford. 1y dec8'74

Figuras 14. Aviso del negocio del comerciante Isaac S. Marks, de Valparaíso, 1859. *Whalemen's Shipping List*, New Bedford, Janury 4, 1859.

En la memoria siguiente, que corresponde al primer semestre de 1873, se asegura:

[816] Memoria que presenta el Directorio de la Compañía Chilena de Balleneros en la Segunda Junta Jeneral de accionistas, 30 de junio de 1872. La Patria, Valparaíso, 24 de julio de 1872.

[817] Memoria que presenta el Directorio de la Compañía Chilena de Balleneros en la Tercera Junta Jeneral de accionistas, 31 de diciembre de 1872. *La Patria*, Valparaíso, 18 de enero de 1873.

[818] *Valparaíso* & *West Coast Mail*, Valparaíso, 11 de noviembre de 1871; *Star* & *Herald*, Panamá, 7 de diciembre de 1872.

"la ganancia es mayor que ninguna de los balances anteriores [... pues] las ventas han seguido en aumento progresivo cada semestre, desde la fundación de la Compañía".

Se destaca que se ha comprado un nuevo buque y una propiedad en el puerto de Caldera, que funcionará como una segunda bodega de la compañía, proyectando una notable imagen de crecimiento de la compañía. Se ha pagado "$8,000 por la propiedad en Caldera [y] $6,000 por la barca *Narcisa*"[819].

Durante el segundo semestre de 1873, aunque "el consumo de aceite de ballena sigue en progresivo aumento" resulta ser siempre "inferior en proporción a las cantidades que importan los buques de la Compañía". Por esta razón, "entre otros motivos, hizo que el Directorio enviase a la *Pescadora* a Londres, en derechura con 49.287 galones de aceite de ballena". El viaje les permitía traer en el buque a su regreso "duelas y barriles que se necesitan" y como era preciso renovar su forro de cobre, "se hace en Inglaterra con mucho menos gasto que aquí"[820]. Se recalca la necesidad de exportar parte de la producción de aceite, pues la demanda interna es bastante menor a la cantidad de aceite producido por la compañía. Durante este mismo semestre el supremo gobierno autoriza la construcción, por cuenta de la Compañía Chilena de Balleneros, de un muelle en la caleta de Las Habas, que sirva a los intereses de la empresa[821].

No se ha accedido a las memorias de la empresa del periodo que transcurre entre el segundo semestre de 1874 y el primer semestre de 1877, pero en la del segundo semestre de 1877 se presentan algunos datos económicos de interés sobre la marcha de la compañía. Se cobra el valor de los vales de gobierno que la empresa tenía para realizar algunas inversiones, las que son postergadas pues la llegada de los buques en el verano significaba "fuertes desembolsos [...] para el arreglo de sus cuentas[822].

* * *

Las memorias de la Compañía entregan algunos datos cuantitativos interesantes, que permiten entender de una manera más gráfica la marcha de la empresa. Hay, por ejemplo, datos relativos a las utilidades semestrales en sus inicios. Los documentos hablan de un promedio de utilidad neta semestral de $14.622,41 (unos doscientos seis millones de pesos de hoy[823]), que corresponden a las

[819] Memoria que presenta el Directorio de la Compañía Chilena de Balleneros en la Cuarta Junta Jeneral de accionistas, 30 de junio de 1873. *La Patria*, Valparaíso, 12 de julio de 1873.

[820] Memoria que presenta el Directorio de la Compañía Chilena de Balleneros en la Quinta Junta Jeneral de accionistas, 31 de diciembre de 1873. *La Patria*, Valparaíso, 13 de enero de 1874.

[821] Decreto Supremo del Ministerio de Hacienda del 31 de octubre de 1873. *Boletín de Leyes i Decretos de Gobierno*, tomo XLI vol. 10, Santiago, 1873, pp. 314-315.

[822] Décima Tercera Memoria Semestral que pasa el Directorio a los Señores Accionistas, 31 de diciembre de 1877. *El Mercurio*, Valparaíso, 22 de enero de 1878.

[823] Las referencias son: USD 1 [1871] = (CLP 1,08 [1871]); USD 1 [1871] = USD 21,18 [2018]; 1 USD [2018] = CLP 695,69 [2018], por lo que CLP [2018] = (CLP 14.662,41 [1871] x 21,8 x 695,69)/1,08 = 206 millones de pesos.

ventas de 42 333,60 galones de aceite de ballena y de 5 877,20 galones de aceite de esperma, descontados los gastos generales de la empresa. Los stocks semestrales promedio son de 60 069,5 galones de aceite de ballena y 6 677 galones de aceite de esperma. En el primer semestre de 1874 se destaca la obtención de utilidades por la empresa, considerando las dificultades derivadas de "la postración que ha sufrido la minería, de donde viene el principal consumo del aceite"[824]. Las utilidades de la empresa comenzarán a disminuir a partir de 1875. La memoria correspondiente al segundo semestre de 1878 indica para la Compañía "una utilidad de $9.561,64 (unos ciento cuarenta millones de pesos actuales[825]), con un dividendo del 4%"[826].

La información que se publica sobre la productividad de la caza de ballenas no se relaciona con la cantidad de cetáceos capturados, sino con la cantidad de aceite producido a partir de los ejemplares faenados a bordo de los buques. La información que es fragmentaria y muchos de los datos son parciales, pues corresponden muchas veces a cifras obtenidas antes de que los buques regresen a puerto. En estos primeros años el volumen de aceite de ballena corresponde a un 88% de la producción total de la compañía, siendo el 12% de aceite de esperma. En términos monetarios, el aceite de ballena significa el 80% de los ingresos de la compañía por concepto de aceite y el aceite de espera el 20% restante.

Tabla n.º 8
La productividad de la Compañía Chilena de Balleneros en el año 1872

Buques	WO (gls) 1872 (a)	SO (gls) 1872 (a)	TOT (gls) 1872 (a)	WO (gls) 1872 (b)	SO (gls) 1872 (b)	TOT (gls) 1872 (b)
Mariposa	s/i	s/i	s/i	30 000		30 000
Virginia Marks	0	3 000	3.000		4 500	4 500
Grace Marks	21 000	3 200	24 200	33 000		33 000
Mary	s/i	s/i	s/i	8 000	8 000	16 000
Maggie Hill	18 000	2 000	20 000	15 000		15 000
Pescadora	26 500	2 000	28 500	28 000		28 000
Charles & Edward	0	7 750	7 750		6 500	6 500
Totales	65 500	17 950	83 450	114 000	19 000	133 000

Fuente: (a) Memoria que presenta el Directorio de la Compañía Chilena de Balleneros en la Tercera Junta Jeneral de accionistas, 31 de diciembre de 1872. *La Patria*, Valparaíso, 18 de enero de 1873; (b) Informe de I. H. Marks, Gerente de la Compañía Chilena de Balleneros, *Star & Herald*, Panamá, 7 de diciembre de 1872.

Simbología: WO = aceite de ballena; SO = aceite de esperma; TOT = total; gls = galones.

[824] Memoria que presenta el Directorio de la Compañía Chilena de Balleneros en la Sexta Junta Jeneral de accionistas, 30 de junio de 1874. *La Patria*, Valparaíso, 15 de julio de 1874.

[825] Las referencias son ahora: USD 1 [1878] = (CLP 1,25 [1878]); USD 1 [1878] = USD 26,29 [2018]; 1 USD [2018] = CLP 695,69 [2018], por lo que CLP [2018] = (CLP 9.561,64 [1878] x 26,3 x 695,69)/1,25= 140 millones de pesos.

[826] *Star & Herald*, Panamá, 18 de febrero de 1879.

Las memorias, en general, no entregan información comparativa sobre la participación de cada buque en la productividad general de la compañía, con la excepción, aunque incompleta, de la de 1872[827]. Es interesante considerar el año 1872, pues, además, de la memoria hay un informe complementario[828] escrito el 25 de septiembre de 1872 por el gerente de la empresa Isaac H. Marks. Hay diferencias obvias en cada uno de los documentos, las que pueden deberse al momento en que fueron escritos (véase tabla n.º 7). El informe del gerente es más completo, pues contiene la información de todos los buques. El total de 133 000 galones corresponde a 3 167 barriles de aceite (un barril = cuarenta y dos galones), con un 14% de aceite de esperma y un 86% de aceite de ballena, que corresponde a lo señalado antes.

Existen otros documentos que entregan información sobre la productividad de la flota de la Compañía en otras temporadas (véase tabla n.º 8). El primero es una carta escrita el 1 de marzo de 1875 desde Valparaíso por Isaac H. Marks, donde informa sobre la cantidad de aceite producida en la caza de ballenas durante 1874[829]. El segundo corresponde a un informe parcial elaborado el 8 de agosto de 1877 sobre la producción de la flota, que aún navegaba por las costas del Ecuador, antes del término de la temporada de 1877[830].

Tabla n.º 9
La productividad de la Compañía Chilena de Balleneros en 1874 y 1877

Buques	WO (bbls)	SO (bbls)	TOT (bbls)	WO (bbls)	SO (bbls)	TOT (bbls)
	1874 (a)	1874 (a)	1874 (a)	1877 (b)	1877 (b)	1877 (b)
Mariposa	1 000	60	1.060	250	350	600*
Virginia Marks	350	400	750	100	70	170*
Grace Marks	800	230	1.030	400	70	470*
Mary	900	190	1.090	200	600	800*
Maggie Hill	400	100	500	520	100	620*
Charles & *Edward***	400	110	510	0	0	0
*Pescadora***	0	0	0	200	750	950*
Totales	3 850	1 090	4 940	1 670	1 940	3 610

Fuente: (a) Informe de Isaac H. Marks. *Whalement's Shipping List*, New Bedford, May 18, 1875; (b) *Whalement's Shipping List*, New Bedford, September 4, 1877.

Notas:
* Es información parcial pues el buque aún no llegaba a puerto.
** La *Pescadora* había sido enviado a Londres en 1874.
*** El *Charles* & *Edward* no estaba cazando ballenas en 1877.

Simbología: WO = aceite de ballena; SO = aceite de esperma; TOT = total; bbls = barriles.

[827] Memoria que presenta el Directorio de la Compañía Chilena de Balleneros en la Tercera Junta Jeneral de accionistas, 31 de diciembre de 1872. *La Patria*, Valparaíso, 18 de enero de 1873.
[828] *Star* & *Herald*, Panamá, 7 de diciembre de 1872.
[829] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, May 18, 1875.
[830] *Op. cit.*, September 4, 1877.

En una buena temporada (que duraba entre seis y nueve meses), se obtenía alrededor de 1 000 a 1 200 barriles (42 000 a 50 000 galones) de aceite por buque, una parte en aceite de - y la otra en aceite de cachalote. El promedio de barriles por buque en la temporada 1874 alcanza solo a 823, bastante bajo para lo esperado. En dicha temporada se produjeron 4 940 barriles de aceite, es decir, un 56% más que en la temporada 1872 (3 167 barriles). La composición del aceite de 1874 es de 78% de aceite de ballena y 22% de aceite de esperma, lo que significa un incremento importante del porcentaje de este último aceite, que sube de un 14% a un 22%.

* * *

La *Pescadora* era el buque emblema de la Compañía Chilena de Balleneros. En 1873 decide enviarla a Inglaterra para transportar una carga de aceite, venderla y reparar el buque[831]. El 22 de diciembre de 1873 zarpa rumbo a Londres, al mando del capitán William Holeman[832]. Llega a Londres el 4 de mayo de 1874[833] y el 22 de marzo de 1875 regresa al puerto de Valparaíso[834].

El 22 de febrero de 1879, bajo el comando del mismo capitán[835], zarpa de Valparaíso en lo que será su último viaje, pues naufragará el 2 de octubre de 1879 en las costas de Baja California, México[836].

Existe un breve relato de este su último viaje, elaborado por su primer piloto, Robert Davis:

> "el día 22 de febrero del presente año nos despachamos del puerto de Valparaíso para la pesca en la costa NO de este continente i habiéndose concluido la estación favorable en ese lugar nos dirigimos a la isla de Guadalupe para hacer leña i refrescar los víveres. No habiendo podido hacer leña en esa isla i teniendo además varios hombres atacados del escorbuto, resolvimos ir a la bahía de la Magdalena para curar los enfermos i hacer agua i leña. El día dos de octubre, navegando a lo largo de la costa, en las inmediaciones de dicha bahía, tocamos en un banco desconocido de arena. Se tomaron todas las precauciones para salvar el buque, pero a las dos horas de estar sobre el banco, saltaron algunos frentes de tablas i estableciendo vías de agua que a los veinte minutos se llenó completamente de agua i lo consideramos perdido el buque. El señor capitán ordenó armar cuatro chalupas que se cargaron con algunas provisiones, agua i el

[831] Memoria que presenta el Directorio de la Compañía Chilena de Balleneros en la Quinta Junta Jeneral de accionistas, 31 de diciembre de 1873. *La Patria*, Valparaíso, 13 de enero de 1874.

[832] Movimiento Marítimo del puerto de Valparaíso, 1874-1875. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 325, Santiago. *Valparaíso* & *West Coast Mail*, Valparaíso, 24 de diciembre de 1871.

[833] *London Daily News*, London, May 5, 1874.

[834] *Valparaíso* & *West Coast Mail*, Valparaíso, 27 de marzo de 1875.

[835] *Chilean Times*, Valparaíso, 1 de marzo de 1879.

[836] *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 11 de febrero de 1880.

equipaje del capitán y su señora i con toda la tripulación nos dirigimos a la isla Margarita, que distaba milla i media del lugar del siniestro"[837].

Una vez ocurrido el naufragio se desencadena una batería de comunicaciones entre la Aduana de la Magdalena y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público de los Estados Unidos Mexicanos. El Administrador de la Aduana, Santiago Cosío, le informa al secretario de Hacienda y Crédito Público que el 2 de octubre de 1879

> "varó en la bajo llamado California, la barca chilena Pescadora, del porte de doscientos diez y ocho toneladas, su capitán W. O. Holman, con 30 hombres de tripulación [...], hasta hoy he sabido que la barca no está asegurada y que pertenece a la Compañía Chilena Ballenera de Valparaíso. Su cargamento consiste de 5.000 a 6.000 galones aceite negro de ballena, 2.200 libras barba del mismo animal, 1.000 barriles vacíos, cuatro calderas grandes y resto de víveres. Casi todo se ha salvado, menos la barca que no hay esperanzas de que flote. Desgracia personal no hay que lamentar [...][838]. La pérdida se estima en treinta mil pesos ($30.000)"[839].

La producción alcanzaba apenas a 142 barriles, considerando que un barril equivale a cuarenta y dos galones (de ahí los mil barriles vacíos).

La tripulación, excepto "dos de los tripulantes [que] se ahogaron cerca de cabo San Lucas, al tratar de alcanzar la costa mejicana por ayuda", es embarcada en el vapor *Newbern* rumbo a San Francisco CA., donde llegan el 29 de octubre de 1879[840]. Junto a los tripulantes son despachadas 1 877 libras de barbas de ballena y 3 200 galones de aceite de ballena, además de dieciocho barriles de doscientas libras cada uno de carne de vaca. El resto de la carga, "barriles desarmados, anclas, cadenas, velas y restos insignificantes de provisiones" se queda en la isla Margarita[841].

[837] Carta de Robert Davis, primer oficial de la barca *Pescadora* a Mateo Magaña, cónsul de Chile en Mazatlán, 21 de noviembre de 1879. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 11 de febrero de 1880.

[838] En realidad, dos de los náufragos fallecieron cuando "el capitán ordenó armar dos botes con quince hombres i los despachó al sur con mui poca agua i provisiones, los que llegaron a bahía de Todos los Santos después de terribles sufrimientos i haberse ahogado dos hombres en la barra". El primer oficial Robert Davis acusa en duros términos al capitán Wiliam Holeman, por dejar abandonada a su tripulación. Carta de Robert Davis, primer oficial de la barca *Pescadora* a Mateo Magaña, cónsul de Chile en Mazatlán, 21 de noviembre de 1879. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 11 de febrero de 1880.

[839] Carta de S. Cosío, Administrador de la Aduana de la Magdalena al Sr. secretario de Hacienda y Crédito Público, Bahía Magdalena, 30 de octubre de 1879. *Recopilación de leyes, decretos y providencias de los Poderes Legislativo y Ejecutivo de la Unión, formada por la redacción del 'Diario Oficial'*, [julio-diciembre 1879], México, Imprenta del Gobierno, 1884, tomo XXXI, pp. 740-741.

[840] *New York Herald,* New York, October 30, 1879.

[841] Carta de S. Cosío, Administrador de la Aduana de la Magdalena al Sr. secretario de Hacienda y Crédito Público, Bahía Magdalena, 1º de noviembre de 1879. *Recopilación de leyes,*

La lista de los bienes salvados del naufragio y trasladados desde isla Margarita al puerto de la Magdalena es también un documento muy ilustrativo. Entre los víveres se mencionan veintidós sacos de harina de trigo, diecinueve barriles de carne de vaca salada, siete sacos de porotos, cuatro barricas de galleta piloto, dos barriles de azúcar corriente, dos barriles de durazno, un barrilito de mantequilla, un barril y una barrica de melaza.

El piloto Robert Davis señala que el precio es vendido en $ 3.000 (unos cuarenta y cuatro millones de pesos de 2018) por el capitán William Holeman al Sr. Roco, que vive en la isla Margarita y que tuvo a su cargo el salvamento[842].

* * *

En 1880 le quedaban solo dos buques: el *Grace Marks* y el *Jane Martin*, luego de vender la barca *Mary* ese año. El 18 de agosto de 1880 zarpa desde Valparaíso la barca *Jane Martin*, capitán John Lyner, con provisiones, a la pesca de ballenas[843]. El 3 de febrero de 1881 lo hace la barca *Grace Marks*, capitán Ray[844]. En el mes de junio de 1881 los buques se encontraban operando en aguas del golfo de Panamá. Se informa en un periódico local:

> "se ha reportado el arribo de las barcas balleneras chilenas *Jane Martin* y *Grace Marks*, la primera con 150 barriles de aceite y la segunda con 320 barriles [...]. El capitán Kelley[845] y su señora, que lo acompañaba en este viaje, se encuentran ahora en el Gran Hotel [de Panamá][846]. El 26 de septiembre de 1881 regresa al puerto de Valparaíso la barca *Grace Marks*, luego de 255 días de navegación[847]. El 18 de noviembre lo hace la barca *Jane Martin*, luego de un viaje de 450 días"[848].

Ambos buques llegan al puerto de Valparaíso con una carga no determinada de aceite.

La Compañía Chilena de Balleneros considera imprescindible, para asegurar el éxito de su negocio, la adquisición de un nuevo buque que permita

---

decretos y providencias de los Poderes Legislativo y Ejecutivo de la Unión, formada por la redacción del 'Diario Oficial', [julio-diciembre 1879]. México: Imprenta del Gobierno. 1884; tomo XXXI, pp. 749-750.

[842] Carta de P. López, Celador en Comisión a Isla Margarita, a S. Cosío, Administrador de la Aduana de la Magdalena, 20 de octubre de 1879. *Recopilación de leyes, decretos y providencias de los Poderes Legislativo y Ejecutivo de la Unión, formada por la redacción del 'Diario Oficial'* [julio-diciembre 1879. México, Imprenta del Gobierno, 1884, tomo XXXI pp. 745-749.

[843] *Chilean Times*, Valparaíso, 21 de agosto de 1880.

[844] *Op. cit.*, 5 de febrero de 1881.

[845] El capitán Benjamin Kelley había comandado la barca *Mary* de la Compañía Chilena de Balleneros hasta la temporada 1879, *Chilean Times*, Valparaíso, 28 de febrero de 1880, y ahora regresaba a su patria vía Panamá.

[846] *Star* & *Herald*, Panamá, 17 de junio de 1881; *Chilean Times*, Valparaíso, 16 de julio de 1881.

[847] *Chilean Times*, Valparaíso, 1 de octubre de 1881.

[848] *Op. cit.*, 26 de noviembre de 1881.

aumentar su flota ballenera. En 1881 compra la barca *Nautilus*, de New Bedford[849]. Con esta nave el arqueo de registro de la flota era de 848 toneladas[850].

La barca *Nautilus* había sido construida en 1851 por Reuben Fish, en Fairhaven, MA, para Gideon Allen, de Gideon Allen & Sons, New Bedford, MA. Con un arqueo de 372 t, tenía una capacidad de 2 400 barriles de aceite y "será empleado en la caza de cachalotes bajo el mando del Sr. Alexander Seabury"[851]. Fue registrado el 5 de julio de 1851 en el puerto de New Bedford, con 374 10/95 t, una eslora de ciento diez pies nueve pulgadas, una manga de veintisiete pies cinco pulgadas y media y un puntal de trece pies ocho pulgadas tres cuarto. Tenía tres mástiles, dos cubiertas y una popa cuadrada[852]. Realizó siete cruceros balleneros, todos desde el puerto de New Bedford rumbo al Pacífico[853].

El *Nautilus* llega a Valparaíso recién el 1 de enero de 1882[854] y fue matriculado el 2 de febrero de 1882 en el Registro de la Marina Mercante Nacional, bajo el n.° 285, extendiéndole la patente de navegación dos días después. La barca, con un arqueo grueso de 302,09 y de registro de 262,43, tenía una eslora de 33,80 m y una manga de 8,40 m. La barca tiene "dos cubiertas, tres palos y en la proa un zoquete de violín". La "nave es de madera y a vela"[855].

El buque zarpa en su primer crucero ballenero bajo bandera chilena a comienzos de 1882, junto a las otras dos barcas de la Compañía Chilena de Balleneros, *Grace Marks* y *Jane Martin*. A comienzos del mes de agosto de 1882 las tres naves están operando en el golfo de Panamá:

> "de la flota ballenera chilena, la *Jane Martin*, capitán Lyner, lleva tres ballenas, el *Nautilus*, capitán Ray, cinco ballenas, la *Grace Marks*, capitán Chase, dos ballenas"[856].

En el mes de noviembre de 1882 regresa la flota a Valparaíso, el 5 lo hace la barca *Grace Marks*, luego de 241 días de navegación[857], el 10 la barca *Jane Martin*,

[849] La noticia de su venta a Chile es recogida por varios periódicos: "la barca Nautilus, de este puerto [New Bedford], 277 toneladas, ha sido vendida a Henry A. Howland, de Valparaíso, y seguirá en el negocio ballenero desde Valparaíso". *Whalement's Shipping List*, New Bedford, MA, July 12, 1881; *New York Herald*, New York, NY, July 9, 1881.

[850] El *Grace Marks* aporta 236,13 t, el *Nautilus*, 262,43 t y el *Jane Martin*, 349,36 t.

[851] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, MA, June 10, 1851.

[852] *Ship Registers of New Bedford, Massachusetts, vol. II (1851-1865).* Boston: The National Archives Project, 1940, p.184.

[853] Voyages of *Nautilus* (Ship). American Offshore Whaling Voyages: A Database. National Maritime Digital Library. Disponible en https://nmdl.org/projects/aowv/ [fecha de consulta: 24 de julio de 2018].

[854] *Chilean Times*, Valparaíso, 7 de enero de 1882.

[855] Permiso de Navegación de la barca *Nautilus*, 4 de febrero de 1882. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 354, Santiago.

[856] *Star* & *Herald,* Panamá, 9 de agosto de 1882.

[857] *Chilean Times*, Valparaíso, 11 de noviembre de 1882.

después de 280 días[858], y el 19 la barca *Nautilus*, con 255 días de viaje[859]. Todos los buques traen una carga de aceite de ballena para la Compañía Chilena de Balleneros, pero no hay datos sobre la cantidad de ballenas obtenida ni de aceite producido por cada buque en estos viajes.

La Compañía Chilena de Balleneros estaba, después de diez años de experimentos (1871-1881), más preparada para iniciar una segunda fase en el desarrollo de sus actividades comerciales desde el puerto de Valparaíso.

[858] *Chilean Times*, Valparaíso, 18 de noviembre de 1882.
[859] *Op. cit.*, 25 de noviembre de 1882.

Capítulo VIII
LA CONSOLIDACIÓN DE LA COMPAÑÍA CHILENA DE BALLENEROS Y SUS OPERACIONES PELÁGICAS EN LAS COSTAS SUDAMERICANAS

La Sociedad de Fomento Fabril, creada en 1883 y promovida por el gobierno como un organismo asesor que sirva para

> "estimular la formación de asociaciones independientes y estables, que sirvan de órganos autorizados de las necesidades e intereses propios de cada una de las principales agrupaciones productoras del país"[860],

organiza una exposición en la ciudad de Santiago, con el objetivo de mostrar el grado de desarrollo alcanzado por el sector manufacturero[861]. La Exposición Nacional se inaugura el 26 de octubre de 1884 en la Quinta Normal de Agricultura y contó con la participación de más de treinta industrias representativas del quehacer nacional. La provincia de Valparaíso fue invitada y en un libro donde se reseña la participación en la muestra de diversos industriales y comerciantes del puerto, se caracteriza sumariamente la Compañía Chilena de Balleneros[862].

> "El objeto de esta compañía es la pesca de ballenas y las demás operaciones accesorias a esta industria. La pesca se hace en alta mar por 5 buques empleados en ella. La sociedad tiene en Talcahuano y Lebu pescadores con los correspondientes botes y aparejos, listos para la caza de ballenas que aparezcan por dichas latitudes /112/. Cada buque tiene a bordo 30 a 35 hombres, chilenos o extranjeros domiciliados en el país. En cuanto a la producción, depende de la mayor o menor suerte de los buques encargados de la pesca. El año de 1883 la elaboración de aquellos ascendió a 33 mil galones de aceite de esperma y 110 mil de aceite de ballena; y en los botes pescadores de la costa, a más o menos 10 mil galones de aceite de ballena. En Chile se benefician las ballenas de esperma y las de la especie negra, haciéndose la pesca desde septiembre hasta abril. La compañía emplea 105 personas, chilenos en casi su totalidad. Últimamente, además del aceite, se ha dado principio a la elaboración de velas de esperma con

[860] Cuadra 1884.
[861] Vargas 1976.
[862] Anónimo 1884.

bastante buen suceso y cuyos precios están al alcance de la generalidad de los consumidores. El poco tiempo que lleva de fundación esta última industria, no permite establecer, desde luego, una proporción respecto de la producción"[863].

En un trabajo escrito por Julio Puga, premiado por la Comisión de la Exposición Nacional de 1884, se reafirman y agregan algunos atributos de la empresa. En Chile,

> "solo se dedica a la explotación de la pesca de altura[864] la 'Compañía Chilena de Balleneros' que fue legalmente establecida en Valparaíso en 1871, por varios comerciantes de esa plaza, y como su nombre lo indica, la explotación recae exclusivamente en la pesca de ballenas, operación que ejecutan en alta mar. Cuenta esta compañía, hoy día (setiembre de 1884) para hacer la explotación con cinco buques tripulados, cada uno, por treinta a treinta y cinco individuos. De estos buques tres se encuentran en Valparaíso y dos en Talcahuano[865]. En este puerto y en Lebu, pescadores con botes y aparejos listos para la caza de la ballena. Las especies que beneficia esta compañía, son las conocidas con el nombre de ballenas de esperma (cachalote) y algunas ballenas de las especies negras [...] Esta pesca se verifica en las costas de Chile desde el mes de septiembre hasta el de abril"[866].

Es interesante destacar que la zona de cacería de los balleneros chilenos se extendía desde la bahía de Panamá hasta Chiloé, en la latitud 47° sur y desde la costa hasta los 120° de longitud oeste[867].

Si se compara ambos textos se puede ver que repiten la información disponible y parecen estar escritos por la misma mano: Julio Puga. Los relatos ofrecen un diagnóstico breve, pero acertado de la pesca de ballenas a fines del siglo XIX e informan de los estrechos vínculos de la pesca de altura con la pesca costera desarrollada en Talcahuano y Lebu.

La Compañía Chilena de Balleneros contaba en ese momento solo con tres buques, los que habrían zarpado de Valparaíso durante los meses de marzo y abril de 1883, regresando el *Grace Marks*, capitán William Chase, el 3 de

[863] Anónimo 1884: 111-112.

[864] Julio Puga entiende por pesca de altura: "la explotación en grande escala, i fuera de las costas habitadas o sujetas a dominio particular, que se hace de esta industria i para cuya ejecución se requieren grandes armamentos i que necesita de verdaderas navegaciones, i que impone por tanto a los muchos pescadores que en ella se ocupan la obligación de permanecer lejos de sus hogares largo tiempo, o sea el necesario para verificar la explotación en el lugar elegido. Esta clase de pesca puede comprender también la costera o puede solo verificarse en alta mar", 1885: 367.

[865] En realidad, este dato contiene un error de bulto. Los buques de Talcahuano no eran de la Compañía Chilena de Balleneros, sino propiedad de empresarios de Talcahuano, el *Mathieu & Brañas* de Mathieu & Brañas y el *Laura Rosa* de Fuentes & Squella.

[866] *Op. cit.*: 367-368.

[867] Clark 1887a: 215.

enero de 1884[868], el *Jane Martin*, capitán John Lyner, el 8 de enero de 1884[869] y el *Nautilus*, capitán Ray, el 10 de enero de 1884[870], todos con una carga de aceite de ballena para la compañía.

El capitán Henry A. Howland, gerente de la Compañía Chilena de Balleneros, informa en una carta fechada en Valparaíso el 12 de enero de 1884 que la barca *Grace Marks* trajo doscientos cincuenta barriles de aceite de cachalote y ochocientos de aceite de ballena, la *Jane Martin*, 275 de aceite de cachalote y mil de aceite de ballena, y el *Nautilus*, con cuatrocientos de aceite de cachalote y quinientos de aceite de ballena, "todos ellos estuvieron ausentes por diez meses"[871]. La productividad de la compañía en 1883 alcanzó los 3225 barriles, de los que 2300 corresponden a aceite de ballena (71,3%) y 925 a aceite de cachalote (28,7%).

* * *

La barca *La Perla* presta servicios a la Compañía Chilena de Balleneros durante veintidós años. Originalmente era una goleta de 191 t, con cien pies de eslora, veinticuatro de manga y diez de puntal en 1869, construida con el nombre de *Hope On,* por Barstow & Waterman, de South Scituate, MA. Estaba elaborada en roble blanco y pino amarillo, recubierta con hierro y cobre. No pudo venderse de inmediato debido a la baja demanda de embarcaciones en esos años, siendo transferida recién en 1871 a E. W. Barstow & Son, de Boston, MA.[872]. Al mando del capitán L. Chase, fue usada en el comercio de cabotaje entre Boston y los demás puertos de la costa oriental de Estados Unidos: Baltimore[873], Nueva York[874] y Filadelfia[875], entre otros[876]. En 1875 la goleta *Hope On,* "de Boston, ahora en Fairhaven, ha sido comprada por John T. Richardson y otros, de New Bedford [...] será transformada en una barca y adaptada para realizar un viaje ballenero en el Atlántico y el Pacífico, bajo el mando del capitán Michael A. Baker"[877]. Ahora de 173 toneladas, con una cubierta, tres mástiles y velas cuadradas, es registrada en New Bedford, MA[878]. Al mando del capitán Baker y veintidós tripulantes, zarpa en su primer crucero

[868] *Chilean Times*, Valparaíso, 5 de enero de 1884.
[869] *Op. cit.*, 12 de enero de 1884.
[870] *Ibid.*
[871] *New York Herald*, New York, February 29, 1884.
[872] Briggs 1889: 145.
[873] *New York Herald*, New York, August 1, 1874.
[874] *Op. cit.*, September 26, 1872.
[875] *Op. cit.*, March 5, 1874.
[876] Los otros puertos que aparecen mencionados en los periódicos son: Portland, Norfolk, Somerset, Port Robal, Savanah, Woods Hole, Bristol.
[877] *New York Herald,* New York, September 17, 1875.
[878] Sus propietarios eran: John T. Richardson 12/64, Sylvanus Churchill 4/64, de New Bedford; Michael A. Baker 8/64, de Darmouth; Barstow & Waterman 4/64, Scituate; Edwin W. barstow 20/64, William L. Chamberlain 8/64, de New York; George D. Crary 4/64, de Orange, NJ; Darra & Elwell 4/64, de Philadelphia, PA. *Ship Registers of New Bedford, Massachusetts.* Boston, The National Archives Project, 1940, tome III: 80.

ballenero el 24 de noviembre de 1875[879]. Formando parte de su tripulación iba Wallace S. Ashley, de New Bedford[880], como uno de sus arponeros, quien será su capitán, entre 1906 y 1907, cuando la barca bajo el nombre de *La Perla*, lleve la bandera chilena. El *Hope On* regresa a New Bedford, tres años después, el 17 de noviembre de 1878, habiendo reunido apenas 524 barriles de aceite[881].

Luego de permanecer casi tres años en el puerto, en 1881 la barca *Hope On* es adquirida por el capitán Gilbert B. Borden, para un nuevo viaje ballenero[882], y registrada nuevamente en el puerto de New Bedford[883]. La barca inicia el crucero, rumbo al Pacífico, el 18 de octubre de 1881, al mando del capitán Gilbert Borden y veinte tripulantes[884]. El 26 de abril de 1883 el capitán es detenido en Talcahuano, acusado de maltratar y abandonar a un marinero chileno en una isla deshabitada de Juan Fernández[885]. Toma el mando del buque el capitán David Seymour[886] y una vez liberado, el capitán Gilbert Borden decide vender el buque en Panamá.

Sus compradores lo registran con el nombre de *Doda Silva* y continúa cazando ballenas bajo el mando del mismo capitán David Seymour, pero ahora con bandera colombiana[887]. El 12 de diciembre de 1884 fondea en Talcahuano

> "la barca ballenera colombiana *Doda Silva*, de 116 toneladas de registro, procedente de Paita en 30 días de navegación, capitán D. Seymour y 14 hombres de tripulación"[888].

En 1885 realiza un nuevo viaje a Panamá desde el puerto de Talcahuano.

En 1885 la Compañía Chilena de Balleneros adquiere el buque en Talcahuano y lo inscribe con el nombre de *La Perla*, bajo el n.° 409 del Registro de la Marina Mercante Nacional. El 29 de diciembre de 1885 el *Doda Silva* zarpa desde Talcahuano rumbo a la pesca de ballena[889], pero hace una escala en Valparaíso y el 18 de marzo de 1886 inicia lo que sería su primer crucero ballenero bajo bandera chilena, bajo el nombre de *La Perla*, al mando del capitán Nye[890], regresando el 11 de noviembre de 1886, luego de 248 días de navegación[891].

[879] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, MA, November 30, 1875.
[880] *Ibid.*
[881] *Op. cit.*, November 19, 1878.
[882] *New York Herald*, New York, July 9, 1881.
[883] Sus propietarios eran Gilbert B. Borden 7/8, J. H. J. Doane, de New Bedford. *Ship Registers of New Bedford, Massachusetts*, Boston, The National Archives Project, 1940, tomo III: 80.
[884] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, MA, October 25, 1881.
[885] *Sacramento Daily Union*, Sacramento, May 26, 1883.
[886] *La Estrella*, Panamá, 11 de octubre de 1883.
[887] *Panamá Star* & *Herald*, Panamá, 25 de octubre de 1883, 7 de noviembre de 1883.
[888] *La Revista del Sur*, Concepción, 13 de diciembre de 1884.
[889] *El Sur*, Concepción, 30 de diciembre de 1885.
[890] *Chilean Times*, Valparaíso, 20 de marzo de 1886.
[891] *Op. cit.*, 13 de noviembre de 1886.

El buque realizará entre 1886 y 1908 un crucero anual para la Compañía Chilena de Balleneros, hasta la fecha de su naufragio, ocurrido en el mes de agosto de 1908, cerca de Esmeraldas, Ecuador, completando veintidós viajes en busca de ballenas. Su matrícula es cancelada el 5 de diciembre del mismo año[892].

* * *

En la Providence Public Library, de Providence, Rhode Island, se encuentran las únicas bitácoras relacionadas con viajes de buques balleneros con bandera chilena. Se trata de las escritas en inglés por el capitán estadunidense Wallace S. Ashley. Son tres bitácoras completas de dos buques diferentes, dos de la barca *La Perla* [1906, 1907] y una de la barca *Pescadora* [1908] y dos bitácoras incompletas de la *Pescadora* [1909, 1910]. Se encuentran en un libro manuscrito que contiene las bitácoras de los diversos buques en los que estuvo el capitán Wallace entre 1896 y 1910[893]. El título es "Log of Bark *Desdemona*, capitán Ashley" y en la primera página se enumeran las bitácoras de los distintos buques en los que sirvió: *Desdemona*, 1896; *SS Korea*, 1902; *Gay Head*, 1902-1903; *Belvedere*, 1904; *Monterrey*, 1905; *La Perla*, 1906; *La Perla*, 1907; *Pescadora*, 1908. Estas tres últimas bitácoras corresponden a viajes de los buques balleneros chilenos que condujo a la pesca de la ballena.

El capitán Wallace Ashley tenía una extensa experiencia ballenera antes de hacerse cargo de la barca *La Perla* en 1906. Nació en New Bedford el 27 de marzo de 1856. Siendo muy joven se embarca como marinero en la barca ballenera *Sea Ranger*, capitán Allen, que zarpa de New Bedford el 19 de octubre de 1869[894]. Mientras estaba en Nueva Zelanda, enfermó y se volvió la barca *Hunter*, capitán Holt, que regresaba a New Bedford. El 22 de mayo de 1872 zarpa como marinero de la goleta *Admiral Blake*, capitán Hathaway[895], de Marion, MA, regresando a puerto en el mes de septiembre de 1873. El siguiente crucero ballenero fue en la goleta *William Wilson*, capitán Braley, que zarpó de Marion el 11 de junio de 1874[896] regresando el 9 de octubre del mismo año[897] Se embarcó "como arponero y en cinco meses en los caladeros de las Hatteras, la goleta capturó 12 ballenas, la mitad de las cuáles fueron muertas por él"[898]. Fue contratado como arponero primero en la barca *Ospray*, que zarpa el 10 de noviembre de 1874[899] y luego en la barca *Hope On*, que lo hace el 24

[892] *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al año 1909*. Santiago, Nacional, 1910.

[893] Nicholson Whaling Logbook Collection, Logbook n.º 200, Providence Public Library, Providence, United States.

[894] *Whalemen's Shipping List* & *Merchants' Transcripts*, New Bedford, October 26, 1869.

[895] *Op. cit*., May 28, 1872.

[896] *Op. cit*., June 16, 1874.

[897] *Op. cit*., October 13, 1874.

[898] From Whaleship to Citi Cart. The New Bedford Standard, New Bedford,March 2, 1913.

[899] *Whalemen's Shipping List* & *Merchants' Transcripts*, New Bedford, November 17, 1874.

de noviembre de 1875[900], sin terminar ninguno de los viajes[901]. Deja la caza de ballenas y sirve durante varios años en los vapores de línea de Fall River, MA. En 1891 continúa su carrera en San Francisco, CA. Su primer trabajo es como primer oficial del *Bounding Billow* (1891-1892), del que será capitán la temporada siguiente (1892-1893). Entre 1894 y 1895 es oficial de la barca *Gay Head*. En 1986 es primer oficial de la barca *Desdemona*, capitán Millard, de New Bedford. Vuelve a San Francisco y se embarca en los buques *SS Korea*, 1902; *Gay Head*, 1902-1903; *Belvedere*, 1904; *Monterrey*, 1905. Después de estar en Chile (1906-1910) regresa a New Bedford, donde fallece en 1936.

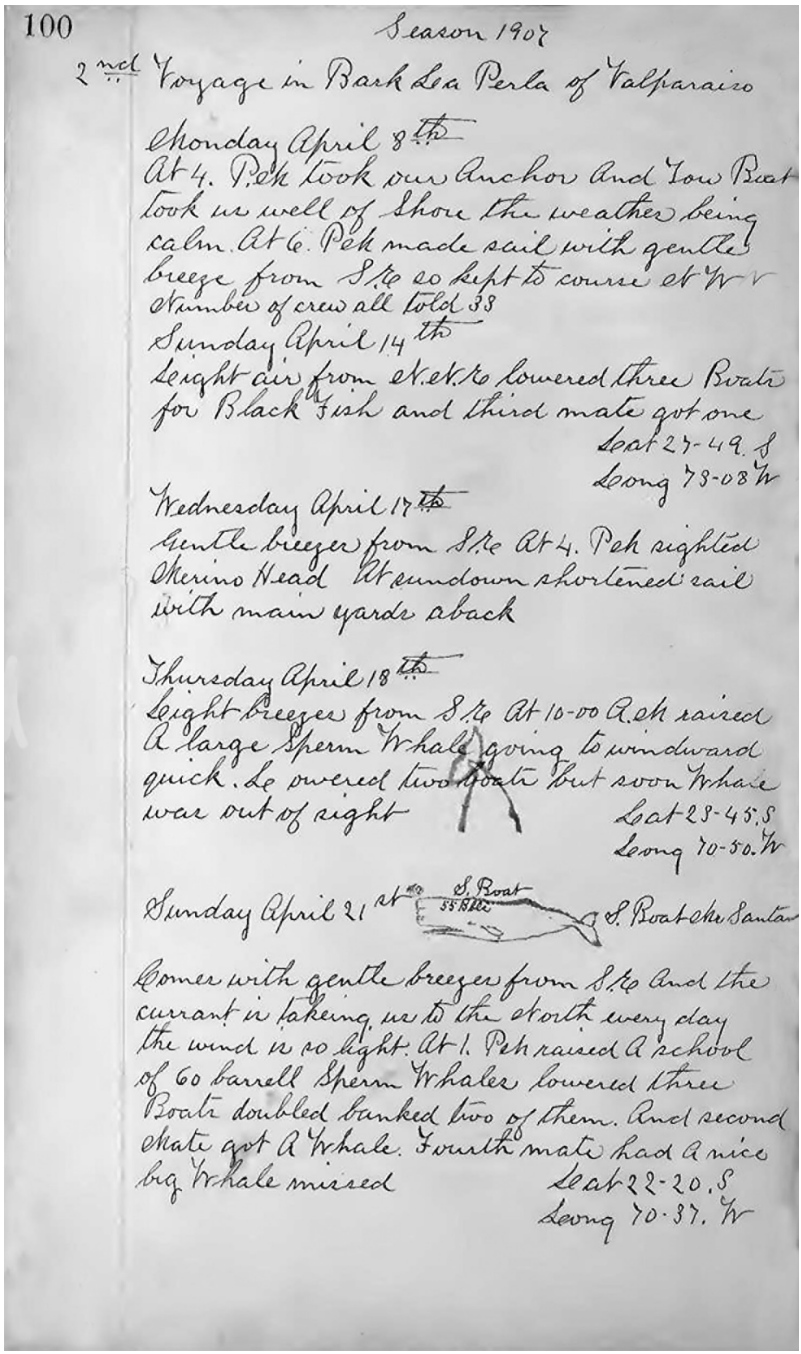
En el primero de sus viajes, *La Perla* zarpa de Valparaíso el 31 de marzo de 1906. Acompaña al capitán Wallace Ashley su esposa y una hija. En el viaje a Panamá vieron varios cachalotes, pero no pudieron cazar ninguno. El 3 de julio se encuentran anclados cerca de punta Cocos, al sur de la isla del Rey, en el archipiélago de las Perlas, golfo de Panamá. En ese lugar y ese día el oficial Mr.Rufine captura la primera ballena jorobada. Permanecen cazando en la zona hasta el 15 de septiembre de 1906 cuando atracan en el puerto de Panamá, habiendo capturado un total de 24 ballenas jorobadas, 14 hembras y 10 machos, que dan 1.049 barriles de aceite. En ciudad de Panamá desembarcan la esposa y la hija del capitán que regresan a New Bedford, vía Colon y Nueva York. Zarpan de Panamá el 23 de septiembre de 1906 rumbo a Valparaíso, pero les cuesta mucho tomar rumbo al sur debido a la naturaleza de los vientos. El 14 de octubre Mr. Rufine captura un cachalote frente a las costas de Ecuador, pero "la cabeza es dejada porque no hay lugar en el barco para su aceite". El cuerpo del cachalote entrega otros sesenta y seis barriles. El 2 de noviembre logran pasar el Ecuador, divisando varios cachalotes, pero no tratan de cazarlos por no tener espacio para el aceite. El 3 de diciembre pasan cerca de la isla de Juan Fernández y el 9 de diciembre *La Perla* ancla frente a la Fábrica de Aceite de la compañía, en la bahía de Valparaíso[902].

En su segundo viaje, zarpa de Valparaíso el 8 de abril de 1907. El 21 de abril el arponero Santana captura, a la altura de Iquique, el primer cachalote, que da cincuenta y cinco barriles de aceite. El 11 de mayo frente a Paita, Perú, matan tres cachalotes que entregan otros 165 barriles de aceite. Recalan en punta Santa Helena y en la isla Salango, en Ecuador, para reabastecerse de víveres. Se dirigen luego a las islas Galápagos donde capturan siete cachalotes, que dan otros 135 barriles. El 26 de junio se encuentran anclados de nuevo cerca de punta Santa Helena. Entre esa fecha y el 22 de agosto cazan doce ballenas jorobadas, que producen 375 litros de aceite. El capitán Wallace Ashley señala que "todos los buques han visto muy pocas ballenas jorobadas durante todo el

[900] *Whalemen's Shipping List* & *Merchants' Transcripts*, New Bedford, November 30, 1875.

[901] From Whaleship to Citi Cart. The New Bedford Standard, New Bedford, March 2, 1913.

[902] Bitácora del primer viaje de la barca *La Perla*, capitán Wallace S. Ashley, temporada 1906. Nicholson Whaling Logbook Collection, Logbook n.º 200, fs. 92-99. Providence Public Library, Providence, United States.



100 Season 1906

2nd Voyage in Bark La Perla of Valparaiso

Monday April 8th
At 4. P.M. took our Anchor And Tow Boat took us well of Shore the weather being calm. At 6. P.M made sail with gentle breeze from S.to so kept to course of W
Number of crew all told 38

Sunday April 14th
Light air from N.E.to lowered three Boats for Black Fish and third mate got one
Lat 27-49. S
Long 78-08 W

Wednesday April 17th
Gentle breezes from S.to At 4. P.M sighted Merino Head At sundown shortened sail with main yards aback

Thursday April 18th
Light breezes from S.to At 10-00 A.M raised A large Sperm Whale going to windward quick. Lowered two boats but soon Whale was out of sight
Lat 28-45. S
Long 70-50. W

Sunday April 21st

Comes with gentle breezes from S.to And the current is takeing us to the North every day the wind is so light. At 1. P.M raised A school of 60 barrell Sperm Whales lowered three Boats doubled bunked two of them. And second Mate got A Whale. Fourth mate had A nice big Whale missed
Lat 22-20. S
Long 70-37. W

Figura 15: Fragmento de la bitácora de la barca *La Perla*, 1906. Nicholson Whaling Collection, Logbook n.º 200, Providence Public Library, Providence, RI, f. 100. United States.

mes pasado". El 29 de agosto recalan en Manta, Ecuador. Se van de nuevo a las Galápagos, pero no encuentran ballenas. El 21 de septiembre se dirigen al sur, rumbo a Valparaíso. El 25 de octubre el arponero Santana mata un gran cachalote, que les da ciento cinco barriles de aceite. El 4 de noviembre divisan la Isla de Pascua, pero no ven ballenas. El capitán Wallace Ashley señala que los doce cachalotes dieron 475 barriles de aceite y las doce jorobadas trescientos cincuenta barriles de aceite. El 25 de noviembre llegan al muelle de la Fábrica de Aceite en Valparaíso[903].

* * *

La mayoría de los capitanes de los buques balleneros eran contratados en Estados Unidos por un agente que la Compañía Chilena de Balleneros tenía en New Bedford. El capitán Andrew D. West fue contratado por un periodo que se extendía entre 1913 y 1915.

El capitán Andrew D. West nace alrededor de 1850. En 1910 acumulaba ya una vasta experiencia ballenera. Se sabe que había sido segundo oficial en los buques *Cape Horn Pigeon* [1887-1888] y *John P. West* [1889-1890] y capitán en el *A. R. Tucker* [1893-1896] y en el *Josephine* [1907-1909]. En 1916 era residente de New Bedford, MA. En Chile será capitán del *Nautilus* en la temporada 1913.

En la Providence Public Library, Providence, RI, se encuentran algunos documentos relacionados con su viaje a Chile. El primero corresponde a un borrador del contrato que firmara en New Bedford el 21 de febrero de 1913 con Alden T. Potter, representante de la Compañía Chilena de Balleneros, para capitanear uno de los barcos de la empresa y el segundo son algunas anotaciones hechas en un libro de registro de la permanencia del *Nautilus* en el puerto de Valparaíso, luego de su arribo el 28 de diciembre de 1913. En el contrato por tres años se estipula que el capitán Andrew West recibirá como compensación, la décima parte "de los productos de las capturas que puede obtener mientras esté al comando del buque". Se indica que el galón de aceite de ballena jorobada está valorado en $1,00 y el de aceite de cachalote en $1,50, moneda chilena. La Compañía se hace cargo de los gastos de pasajes y estadía del capitán Andrew West en Valparaíso, mientras no esté embarcado[904]. Le corresponderán al capitán Andrew West un total ciento trece barriles de aceite, de los que ochenta y cinco son de ballena jorobada y veintiocho de cachalote, terminando de venderlos en Valparaíso el 17 de enero de 1914. El 21 de enero de 1914 se embarca en el *Oropesa*, rumbo a Nueva York, vía Panamá[905].

[903] Bitácora del segundo viaje de la barca *La Perla*, capitán Wallace S. Ashley, temporada 1907. Nicholson Whaling Logbook Collection, Logbook n.º 200, fs. 102-107. Providence Public Library, Providence, United States.

[904] Contrato entre Andrew D. West y la Compañía Chilena de Balleneros, representada por Alden T. Potter, New Bedford, 21 de febrero de 1913. Nicholson Whaling Manuscripts Collection, Subgroup 13, Box 8, Serie 8-B, subseries 3, Folder 3. Providence Public Library, Providence, United States.

[905] West, A. D. 1913. Book Time, Bark Nautilus. Nicholson Whaling Manuscripts Collection, Subgroup 34, Serie I, Subserie 1, Providence Public Library, Providence, United States.

Figura 16: El capitán Andrew D. West, a bordo del *Josephine*, 1909. Foto n.º 2000.100.86.582 New Bedford Whaling Museum.

En una entrevista otorgada a un diario de Nueva Inglaterra, el capitán Andrew D. West plantea duros juicios no solo contra la empresa y su flota, sino, también, contra los tripulantes chilenos, mostrándose muy disgustado "con los métodos chilenos para cazar ballenas" y, dado que le quedan "sólo unos pocos años de vida", declara que "en vez de ir y pasar otros siete meses bajo las condiciones en las que estuve sometido, prefiero tomar un azadón y un rastrillo por el resto de mi vida"[906].

Agrega:

> "la compañía para la que trabajé tiene sólo un buque ballenero bueno: la barca *Josephine*; en el viejo *Nautilus*, donde estaba, en cualquier noche de luna, uno podía ver su resplandor a través de las grietas de la cubierta y borda; teníamos que bombear el agua cada dos horas y el viejo *Pescadora*, otro ballenero, está en la misma situación. Lo único que salva al *Nautilus* de caerse a pedazos es que fue recubierto de cobre muchos años atrás, cuando fue construido para navegar desde New Bedford".

Para él:

> "los balleneros chilenos no son buenos, son flojos y rebeldes, y se dedican más a liar y fumar cigarros que a trabajar para mantener el buque en forma y ordenado, excepto cuando quieren capturar ballenas para tener dinero".

[906] Doesn't like Chileans, *The Lowell Sun*, Lowell, MA, March 10, 1914.

Señala que dos veces se negaron a obedecerle y

> "los oficiales chilenos, en vez de ponerse del lado del capitán del ballenero, tomaron partido por los tripulantes, lo que solo hace lo malo peor, remando en contra del éxito del viaje".

Pero lo peor de todo "era el hecho que ninguno de los oficiales o tripulantes hablaba inglés". Estaba enfermo "de tanto escuchar el ruido de las anticuadas bombas del buque y el continuo murmullo en español de la tripulación".

En los siete meses que fue capitán del *Nautilus* lograron reunir setecientos barriles de aceite, "cuando podríamos haber obtenido fácilmente 1.000 o 1.200 barriles, pero no pude hacer nada con los oficiales y la tripulación que tenía", incluso, dormía

> "en mi cabina con la puerta cerrada, un gran palo y un lanza-bomba cargado, al costado de mi litera, dispuesto a golpear a unos cuantos españoles si comenzaban algún problema en la noche".

Concluye con una clara predicción: "el negocio ballenero acá no durará más de dos años".

El primer problema que ocurre "cuando estábamos cazando ballenas jorobadas en Tumbes". Recién habían finalizado el proceso de corte "de una hembra de 80 barriles cuando la tripulación manifestó que querían ir a cazar cachalotes". No comparte esta decisión, pues "la caza de ballenas jorobadas iba bien y como anclábamos todas las noches, la vieja barca no se veía tan mal". A pesar de que

> "los marineros estaban bastante determinados a dejar la caza y que los oficiales no estaban dispuestos a respaldarme traté de demostrarles quién era el patrón y les dije que deseaba permanecer en Tumbes y obtener unos pocos barriles más de aceite de ballena jorobada. Pero, para mi sorpresa, la tripulación rehusó bajar un bote para hacer otro intento de cazar una ballena jorobada y lo único que me quedó fue decirles que iríamos a la caza de cachalotes. Nos pusimos en marcha y conduje al *Nautilus* hacia las Galápagos. Había estado ahí antes y había capturado cachalotes en las islas del sur".

En términos bastante parecidos se refiere a la empresa y su flota. También indica: "puedo predecir que el negocio ballenero acá no durará un par de años más". En este asunto, parece ser profético, pues en 1917, es decir, cuatro años después, la Compañía Chilena de Balleneros dejará de cazar ballenas.

* * *

Hay datos de producción de aceite en las fuentes oficiales chilenas[907] correspondientes a la etapa final de su historia, entre 1900 y 1917. Entre 1900 y 1909 la información disponible es esporádica.

Las primeras cifras corresponden al año 1900 donde se indica que las cantidades de aceite producidas por los buques de la Compañía Chilena de Balleneros, *Nautilus*, *La Perla* y *Emilia*, asciende a 82 900 galones de aceite de ballena y 28 200 galones de aceite de esperma[908]. Las siguientes cifras son del año 1905, donde se indica que 57 340 litros de "aceite de esperma [ha sido] colectado por las barcas *Pescadora* y *La Perla* i que en su totalidad ha sido entregado al servicio de la Armada" y 336 072 litros de "aceite de ballena corriente", reunido por las barcas antes nombradas más el *Nautilus*[909]. Para el año 1908 solo se tiene el dato que "las dos naves que le restan [a la compañía después del naufragio de *La Perla*], han hecho una cosecha de 2 300 barriles de aceite de ballena i esperma", lo que equivale a 72 450 galones[910].

En 1910 la Compañía Chilena de Balleneros contaba con tres buques involucrados en la pesca de ballenas, aunque no eran los mismos de 1883. El 14 de abril de 1910 zarpa el *Nautilus*[911], el 23 de abril lo hace la *Pescadora*[912] y el 19 de mayo sale el *Josephine*[913], todos rumbo a la pesca, con víveres. El 7 de diciembre regresa a Valparaíso el *Nautilus*[914], el 15 de diciembre el *Josephine*[915] y el 29 de diciembre el *Pescadora*[916], todos traen una carga de aceite para la compañía. De acuerdo con las informaciones oficiales entregadas por la Marina de Chile, en la temporada 1910 el *Nautilus* obtiene veintitrés mil galones de aceite de ballena y 14 500 galones de aceite de esperma, la *Josephine* 23 500 y once mil y la *Pescadora* veintiún mil y 5 500 galones[917]. Los buques habían generado 98 500 galones de aceite, 67 500 de aceite de ballena (68,5%) y 31 000 de aceite de cachalote (31,5%).

[907] La información ha sido obtenida de las Memorias del Ministerio de Marina, considerando las impresas en el periodo 1900-1917 y las inéditas preservadas en el Archivo Nacional para los años 1910 a 1917.

[908] *Memoria del Ministerio de Marina, correspondiente al año 1900*, Santiago, Nacional, 1901, p. 385.

[909] *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al año 1905*, Santiago, Nacional, 1906, pp. 246-247. En general, la producción de aceite se mide en galones y barriles. Si se considera que un galón equivale a 3,78 l en 1906 la compañía produjo 15,169 galones de aceite de esperma y 88,908 galones de aceite de ballena, es decir, un total de 104,077 galones.

[910] *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al año 1908*, Santiago, Nacional, 1909, pp. 347-348. Se ha utilizado el factor de conversión 1 barril=31,5 galones propuesto por Davis *et al.* 1997.

[911] *El Movimiento Marítimo*, Valparaíso, 14 de abril de 1910.

[912] *Op. cit.*, 23 de abril de 1910.

[913] *Op. cit.*, 19 de mayo de 1910.

[914] *Op. cit.*, 9 de diciembre de 1910.

[915] *Op. cit.*, 16 de diciembre de 1910.

[916] *Op. cit.*, 30 de diciembre de 1910

[917] *Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional en 1911*. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 1766, Santiago.

En la siguiente tabla se muestra la productividad de la Compañía Chilena de Balleneros en los años 1900, 1905 y 1910, que muestran una relativa estabilidad, aunque ligeramente orientada hacia la baja.

Tabla n.º 10
Producción de aceite de los buques de la Compañía Chilena de Balleneros los años 1900, 1905 y 1910

Año	WO (gall)	SO (gall)	Total	N	WO (%)	SO (%)
1900	82 900	28 200	111 100	3	74,6	25,4
1905	88 908	15 169	104 077	3	85,4	14,6
1910	67 500	31 000	98 500	3	68,5	31,5
Total	239 308	74 369	313 677	3	76,2	23,8

Fuente: *Memorias del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional*, 1901, 1906, 1911; Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, Santiago.

Simbología: WO=aceite de ballena; SO=aceite de cachalote; gall=galones; N=número de buques.

Se tienen también informaciones proporcionadas por fuentes privadas que permiten contrastar las cifras oficiales correspondientes a 1910. El capitán William Wilson, del *James Arnold*, buque perteneciente a la firma Toro & Martínez de Talcahuano, le escribe a Alden T. Potter, de New Bedford, informándole que en esa temporada la barca *Nautilus* trajo a Valparaíso cuatrocientos cincuenta barriles de aceite de esperma y setecientos cincuenta de aceite de ballena; la *Josephine* doscientos cincuenta de esperma y setecientos cincuenta de ballena y la *Pescadora* 675 de esperma y seiscientos cincuenta de ballena[918]. La productividad total alcanzaba los 3 525 barriles, de los que 2 150 corresponden a aceite de ballena (61,0%) y 1 375 a aceite de cachalote (39%). Parece de interés realizar un ejercicio aritmético y dividir galones por barriles en cada uno de los seis nodos que surgen de cruzar buques (tres) con cantidad de aceite de ballena y cantidad de aceite de cachalote. Los resultados se muestran en la siguiente tabla:

Tabla n.º 11
Producción de aceite de los buques de la Compañía Chilena de Balleneros en 1910.

Veleros	WO (gall)	SO (gall)	WO (bblsl)	SO (bblal)	WO bbls/gall	SO bbls/gall
Nautilus	23 000	14 500	750	450	30,7	32,2
Josephine	23 500	11 000	750	250	31,3	44,0
Pescadora	21 000	5 500	650	675	32,3	8,1
Total	67 500	31 000	2 150	1 375	31,4	28,1

Fuente: *Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional en 1911.* Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 1766, Santiago; Carta de Wilson a Potter, *Norwich Bulletin*, Norwich, CN, February 13, 1911.

Simbología: WO=aceite de ballena; SO=aceite de cachalote; bbls=barriles; gall=galones.

[918] *Norwich Bulletin*, Norwich, CN, February 13, 1911.

Si se dividen los galones por los barriles se genera un factor de conversión entre barriles y galones de aceite de ballena. Este factor ronda los treinta-treinta y tres galones por barril en cuatro casos[919]. En los dos casos restantes los factores de conversión se encuentran muy alejados de los promedios por lo que las diferencias en las cifras relativas a las cosechas de aceite de cachalote de las barcas *Josephine* y *Pescadora* se deberían explicar por otros factores.

* * *

El *Josephine* era una barca de madera, con dos cubiertas, tres mástiles, velas cuadradas y un águila como mascarón de proa. Con 384,54 toneladas, medía 129,70 pies de eslora, 28,95 pies de manga y 17,25 pies de puntal[920]. El nombre de la barca fue escogido[921] por el capitán George F. Long en homenaje a un navío con ese mismo nombre, perdido en 1876 en los hielos del Ártico[922], que George Long comandara entre 1871 y 1875[923] y donde había estado como novato, con catorce años, en 1856[924].

La nave es botada en Bath el 27 de marzo de 1877[925] y llevada por el capitán Bosse el 12 de abril a New Bedford[926].

El *Josephine* zarpa el 15 de mayo de 1877 en su primer crucero ballenero, al mando del capitán George F. Long, rumbo al Atlántico[927], del que regresa en junio de 1880[928]. Su segundo viaje desde New Bedford lo realiza entre 1880 y 1881 y ese mismo año es trasladado a San Francisco desde donde emprenderá otros dieciséis viajes, principalmente al Ártico. En 1894 la barca es vendida en San Francisco a R. T. Green, de Boston, por USD 7 000[929] y llevada por el capitán Alexander C. Howard en un exitoso viaje que durará más de tres años, llegando el 11 de septiembre de 1897 a New Bedford, "con 1100 barriles de aceite de esperma, además de los 1500 barriles de aceite enviados a casa en otros buques"[930]. En 1898 es registrada en New Bedford por sus nuevos dueños[931] y realiza dos nuevos cruceros balleneros al mando del capitán Alexander Howard [1898-1901, 1901-1903]. En 1903 es vendida a William R. Wing, de New Bedford, y hace otros tres viajes entre 1903 y 1909,

[919] Scoresby 1820.

[920] *Ship Registers of New Bedford, Massachusetts*, Boston, The National Archives Project, 1940.

[921] *Boston Daily Globe*, Boston, August 14, 1877.

[922] El *Josephine*, de 363 t, fue capturada por el hielo y abandonada al NE de Pt. Barrow, Alaska, el 12 de septiembre de 1876.

[923] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, October 3, 1871; May 25, 1875.

[924] *Op. cit.*, July 22, 1856.

[925] *New York Herald*, New York, March 29, 1877.

[926] *Op. cit.*, April 15, 1877.

[927] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, May 22, 1877.

[928] *New York Herald*, New York, June 17, 1880.

[929] *The Morning Call*, San Francisco, August 2, 1894.

[930] *Whalement's Shipping List*, New Bedford, September 14, 1897.

[931] Los nuevos dueños del *Josephine* son Mary J.T. Green 47/64, Alexander C. Howard 16/64 y Richard T. Green 1/64.

dos al mando del capitán Horace P. Smith [1903-1905, 1905-1907] y uno con el capitán Andrew D. West [1907-1909].

El 27 de septiembre de 1909 la barca *Josephine* es vendida a la Compañía Chilena de Balleneros[932]. La nave es inscrita en 1910 con el n.° 837 en el Registro de la Marina Mercante Chilena, con un tonelaje grueso de 404,28 y de registro o neto de 384,07, con 39 m de eslora, 8 de manga y 4,8 de puntal[933]. El *Josephine* realiza desde Valparaíso ocho cruceros balleneros a la zona de las islas Galápagos.

En 1918 "la barca es habilitada para el comercio de cabotaje", arqueada de nuevo, con 395,54 TG y 375,77 TR, con 39,62 m de eslora, 8 m de manga y 5,3 m. de puntal, y reinscrita en el Registro de la Marina Mercante Nacional con el n.° 1010[934]. El 31 de julio de 1918, debido a un fuerte temporal, la barca *Josephine* naufraga en la rada de Valparaíso[935].

* * *

Los estatutos de la Compañía Chilena de Balleneros se modificaron en tres oportunidades, en 1893, en 1906 y en 1919. La modificación de 1893 implicaba, entre otros cambios, aumentar el capital social hasta $500 000, emitiendo seiscientas nuevas acciones a $500 cada una[936] Los deseos de los accionistas no se vieron satisfechos y el capital social solo logró llegar a $300 000. La de 1906 buscaba captar un número mayor de accionistas y para ello se propone dividir cada acción de $500 en diez acciones de $50[937]. Finalmente, la modificación de 1919 se realiza cuando el último de sus veleros había naufragado y sus accionistas estaban pensando en la liquidación de la empresa. La modificación propuesta y aprobada señalaba que no solo "por pérdida de la mitad del capital social queda la compañía disuelta, y se pondrá en liquidación", sino, también, "podrá liquidarse cuando la mayoría de los accionistas lo pidan, y se acuerde en junta general extraordinaria, convocada al efecto", indicando:

[932] *Ship Registers of New Bedford, Massachusetts*, Boston, The National Archives Project, 1940, tome III: 97.

[933] Naves mercantes ingresadas al Registro de la Marina Mercante Nacional en el año 1910. *Memoria del Ministerio de Marina de 1910.* Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 1766, Santiago.

[934] Naves mercantes ingresadas al Registro de la Marina Mercante Nacional en el año 1918. *Memoria del Ministerio de Marina de 1918.* Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 2223, Santiago.

[935] Cuadro de siniestros marítimos ocurridos en las costas del litoral de la república durante el año 1918. *Memoria del Ministerio de Marina de 1918.* Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 2223, Santiago.

[936] DS de Hacienda n.° 1216 del 15 de mayo de 1893. *Diario Oficial de la República de Chile,* N° 4523, Santiago, 19 de mayo de 1893.

[937] DS de Hacienda n.° 1886 del 30 de abril de 1906. *Diario Oficial de la República de Chile,* N° 8,496, Santiago, 7 de mayo de 1906.

> "la liquidación deberá ser aprobada por el voto de los dos tercios de los accionistas concurrentes, que representen por lo menos los dos tercios del capital social"[938].

Las modificaciones de los estatutos deben entenderse como mecanismos mediante los que la Compañía Chilena de Balleneros evoluciona y se adapta a las condiciones sociales y económicas del país con bastante eficacia. La empresa fue conducida por el experimentado ballenero Henry A. Howland, quien se había hecho cargo de la gerencia general en 1873 y la dejará solo después de su muerte, ocurrida en 1904.

Entre 1883 y 1889 se consolida, a pesar de la fuerte competencia que experimenta el aceite de ballena con los "aceites minerales" (el petróleo) recientemente puestos en el mercado. John Caples, cónsul de Estados Unidos en Valparaíso, señala en 1898:

> "hay dos compañías balleneras en Chile; una establecida en Valparaíso, que posee cuatro buques[939]; el administrador y todos los capitanes y oficiales son estadounidenses. Toda la provisión de barriles, equipos e implementos es traída de los Estados Unidos. La otra compañía pertenece a los señores Fuentes & Co. [de Talcahuano] y tiene tres buques[940]. Los buques hacen viajes anuales al norte, capturando la mayoría de sus ballenas entre Panamá y Manta, en Ecuador".

Concluye indicando que los chilenos deben considerarse "muy afortunados", ya que "desde que los aceites minerales estadounidenses se han vuelto tan baratos, la caza de ballenas chilena no puede considerarse un negocio rentable"[941].

A pesar de estas agoreras predicciones la entidad se mantendrá en el negocio, con ciertos vaivenes, por más de veinte años.

¿Cuál era el destino del aceite producido por la Compañía? Hay algunos antecedentes que permiten señalar que su principal cliente era el Estado de Chile. En un párrafo anterior se indica que a comienzos del siglo XX el aceite de esperma era entregado "en su totalidad" a la Armada de Chile. La Empresa de Ferrocarriles del Estado era un cliente habitual de la empresa. Como ejemplo se pueden mencionar el acuerdo del Consejo Directivo de Ferrocarriles del Estado del 30 de junio de 1887 que resuelve aceptar las propuestas de la Compañía Chilena de Balleneros para comprar seis mil litros de aceite de esperma

[938] DS de Hacienda n.° 2053 del 18 de agosto de 1919. *Diario Oficial de la República de Chile,* N° 12,473, Santiago, 16 de septiembre de 1919.

[939] Los cuatro buques de la Compañía Chilena de Balleneros en 1898 son el *Grace Marks*, *Jane Martin*, *Nautilus* y *La Perla*.

[940] Los tres buques balleneros de Talcahuano en 1898 son el *James Arnold* y el *Mathieu* & *Brañas*, de Toro & Martínez y el *Ana Aurora* de David Fuentes & Co.

[941] Caples 1899: 855-856.

para lámparas, refinado y blanqueado a cincuenta centavos el litro y también 75 000 litros de aceite de esperma para máquinas, refinado, a cuarenta y ocho centavos el litro, "puestos en Barón, sin envase"[942]. También se pueden citar los acuerdos del mismo Consejo del 30 de diciembre de 1890, que acepta la propuesta de la empresa "para comprar 25.000 litros de aceite de esperma refinado al precio de cuarenta centavos litro, despachados, entregable en la Estación del Barón"[943]; del 29 de mayo de 1891

> "para comprar a la Compañía Chilena de Balleneros doce mil litros de aceite de esperma, al precio de cuarenta centavos litro y autorizar al director general de dichos ferrocarriles para comprar a la misma compañía y por igual precio el aceite que se necesite para el consumo del presente año"[944];

y del 29 de marzo de 1894 que resuelve pagar

> "a la Compañía Chilena de Balleneros la suma de dos mil cuatrocientos noventa y ocho pesos diez centavos, valor de cien cajones de aceite de esperma para lámparas, con 3,875 litros suministrados a la empresa de dichos ferrocarriles por la referida compañía"[945].

* * *

En 1915, Reginald Lloyd edita un libro sobre el comercio, la industria y los recursos de Chile, donde se resalta el positivo futuro de la caza de ballenas en el país:

> "La pesca de ballenas es una de las industrias chilenas que promete gran desarrollo para el futuro; su radio de acción abarca el litoral del Océano Pacífico desde el cabo de Hornos hasta Panamá. La más antigua de las compañías que en Chile explotan esta industria es la denominada Compañía Chilena de Balleneros, fundada en 1871, que en la actualidad tiene un capital suscrito y totalmente pagado de $ 300.000 [...]. La Compañía Chilena de Balleneros, desde su fundación hasta la fecha, ha sido un negocio floreciente, obteniendo casi siempre buenas utilidades; sus principales productos son aceite de ballena, muy usado para lámparas mineras, curtidurías, jabonerías, etc.; aceite de esperma, que se usa como lubrificante, para alumbrado, etc.; y espermaceti, usado en droguería y en la fabricación de velas finas. La flotilla de la Compañía consta de tres buques veleros, *Nautilus*, *Pescadora* y *Josephine*, cada uno con una tripulación de 40 hombres, más o menos; su campo de operaciones está comprendido

[942] *Diario Oficial de la República de Chile,* Santiago, 13 de julio de 1887.
[943] *Op. cit.*, 7 de enero de 1891.
[944] *Op. cit.*, 16 de junio de 1891.
[945] *Op. cit.*, 21 de abril de 1894.

entre Valparaíso y Panamá. La refinación del aceite se hace en la fábrica situada en Las Habas, Valparaíso, que ocupa un área de 2000 metros cuadrados, dotada de una planta moderna, con los últimos adelantos y en la cual se da trabajo a 20 operarios. La mayor parte de los productos obtenidos se venden en el país aunque, a veces, se exportan cantidades de consideración. El Gerente de la Compañía era en esos años José M. Tobar, que desempeñaba el cargo desde 1904"[946].

¿Era ese el estado en el que se encontraba la Compañía Chilena de Balleneros y su futuro tan promisorio?

En la siguiente tabla se muestran los volúmenes de aceite producidos por la empresa entre 1900 y 1917. Se nota a partir de 1910 una progresiva disminución tanto en la cantidad total de aceite como en la cantidad por cada buque, con una brusca caída en la temporada 1915 (una excepción es la cifra del último año, que corresponde a unos mil trescientos barriles de aceite, cifra excelente en cualquier época).

Tabla n.º 12
Producción de aceite Compañía Chilena de Balleneros, 1910-1917

Año	WO (gall)	SO (gall))	Total	N.°	Promedio gall/buque
1910	67 500	31 000	98 500	3	32 833
1911	72 000	19 600	91 600	3	30 533
1912	46 000	45 000	91 000	3	30 333
1913	41 261	48 411	89 672	3	29 891
1914	25 000	60 000	85 000	3	28 333
1915	3 000	21 000	24 000	3	8 000
1916	0	33 000	33 000	3	11 000
1917	0	40 000	40 000	1	40 000
Total	208,761	261,511	480,272		

Fuente: Memorias Ministerio de Marina de Chile (1900-1918).

Simbología: WO=aceite de ballena; SO=aceite de cachalote; gall=galones; N=número de buques.

La cantidad de aceite de ballena obtenido baja brusca y sostenidamente durante estos ocho años, sin embargo, la cantidad de aceite de cachalote oscila, con altas y bajas. Si se considera el periodo completo (1910-1917) se tiene que el volumen promedio anual de aceite obtenido por la Compañía Chilena de Balleneros es de sesenta mil galones, muy por debajo de los cien mil galones promedio la década anterior. No eran resultados muy satisfactorios por mucho que se indicara en 1915 que "la pesca de ballenas es una de las industrias chilenas que promete gran desarrollo para el futuro"[947].

[946] Lloyd 1915: 353.
[947] *Ibid.*

En 1916 la empresa se desprende de dos de sus buques. Luego de quince expediciones balleneras, la *Pescadora* es vendido el 16 de junio de 1916 a Enrique Schulz, de Valparaíso[948], y luego transferida el 24 de junio de 1918 a Florindo Molina, de Valparaíso[949], quien la inscribe en el Registro de la Marina Mercante Nacional bajo el nombre de *Arica* el 18 de noviembre de 1918 con el n.° 1038[950]. Naufragó el 8 de octubre de 1922 en la bahía de San Vicente, Talcahuano, Chile[951]. Luego de prestar servicios a la compañía por más de treinta y cuatro años, el *Nautilus* es vendido el 4 de agosto de 1916 a A.H. Reid, H. Cohen y J. H. Stevenson, de Mejillones[952] y rematriculado el 7 de agosto de 1916 con el n.° 856 en el RMMN[953]. El 26 de diciembre de 1917 naufraga cerca de Valdivia con pérdida total[954]. Queda solo el *Josephine* en la pesca de ballenas. Sin embargo, en 1918 se lo destina al cabotaje naufragando en la bahía de Valparaíso el 31 de julio de 1918 durante un fuerte temporal. La Compañía Chilena de Balleneros inicia el camino a su disolución.

[948] Nómina de las transferencias de naves efectuadas en el Rejistro de la Marina Mercante Nacional en el año 1916. *Memoria del Ministerio de Marina, 1916*, Santiago, Nacional, 1916.

[949] Transferencias efectuadas en el Rejistro Jeneral de la Marina Mercante Nacional durante el año 1918. *Memoria del Ministerio de Marina, 1918*, Santiago, Nacional, 1918.

[950] Nómina de los rejistros cancelados por las causas que se indican durante el año 1918. *Memoria del Ministerio de Marina, 1918,* Santiago, Nacional, 1918.

[951] Registro n.° 1.038 del buque *Arica. Rejistro Matriz de la Marina Mercante Nacional [1035-1333]*. Dirección de Territorio marítimo y Marina Mercante (Directemar), Valparaíso.

[952] Nómina de las transferencias efectuadas en el Rejistro de la Marina Mercante Nacional en el año 1916. *Memoria del Ministerio de Marina del año 1916*, Santiago, Nacional, 1916.

[953] Lista oficial de la Marina Mercante Nacional en 31 de diciembre de 1916. *Memoria del Ministerio de Marina del año 1916*, Santiago, Nacional, 1917.

[954] Nómina de los rejistros cancelados por las causas que se indican en el año 1917. *Memoria del Ministerio de Marina del año 1917*, Santiago, Nacional, 1917.

SEGUNDA PARTE:
LA CAZA DE BALLENAS

La Ballenera de Quintay, vacía
con sus bodegas, sus escombros muertos,
la sangre aún sobre las rocas, los
huesos de los monárquicos cetáceos,
hierro roído, viento y mar, el graznido
del albatros que espera.
Se fueron las ballenas: a otro mar?
Huyeron de la costa encarnizada?
O sumergidas en el suave lodo
de la profundidad piden castigo
para los oceánicos chilenos?
Y nadie defendió a las gigantescas!
Hoy, en el mes de julio
resbalo aún en el aceite helado:
se me van los zapatos hacia el Polo
como si las presencias invisibles
me empujaran al mar,
y una melancolía grave como el invierno
va llevando mis pies
por la deshabitada ballenera.

Pablo Neruda, *Poema XXIV de Aún*. Santiago, Nascimento, 1969, pp 58-59.

Capitulo IX
SOCIEDAD BALLENERA DE MAGALLANES, PIONEROS EN LA CAZA MODERNA DE BALLENAS

La caza moderna se inicia en 1864 en las aguas costeras del norte de Noruega[955]. La historia comienza cuando el empresario noruego Svend Foyn[956] firma en 1862 un contrato con el astillero Nylands Mekaniske Værksted[957], de Oslo, para la construcción, bajo sus propias especificaciones, del primer buque ballenero propulsado a vapor, el *Spes et Fides*[958], botado el 26 de enero de 1864. Era una goleta de dos mástiles cortos, con 86 t gruesas, que medía 94¾ pies de eslora y quince pies de manga. Poseía, además, de sus dos velas, un motor de 20 NHP y 50 IHP[959], de un solo cilindro, que le permitía alcanzar una velocidad máxima de siete nudos, unos 13 km/h[960].

En el mes de marzo de 1864, Svend Foyn lleva al buque, con una tripulación de doce hombres, a Vadsø, en el fiordo de Varanger (Finnmark, norte de Noruega), para cazar ballenas. El buque estaba equipado con siete cañones diferentes, montados en forma separada en la proa, cada uno con un arpón y una granada[961]. Era evidente la naturaleza experimental de la expedición del ballenero noruego. Después de cinco meses de intenso esfuerzo, "el producto fue sólo 3 ballenas [...], convirtiendo la primera temporada de pesca en una gigantesca empresa deficitaria"[962]. En la práctica, los tres primeros años de Svend Foyn en Finnmark "fueron un completo fracaso, debido principalmente a la incerteza de las armas"[963]. A pesar de todas las dificultades derivadas de

[955] Tønnesen y Johnsen 1982: 39-40.

[956] Svend Foyn (1809-1894) fue un empresario lobero y ballenero que revolucionó los métodos para la caza y procesamiento de ballenas, al introducir el cañón arponero, el buque ballenero con motor a vapor y otras técnicas que modernizaron la industria ballenera. Jacobsen 2008.

[957] Nylands Mekaniske Verksted, astillero situado en la ribera del Aker, en Bjorvika, Oslo, Noruega, fue fundado en 1855 y a comienzos del siglo XX era el más grande del país, con más de mil empleados. Fue adquirido en 1956 por Aker Mekaniske Verksted. Fasting, Frang & Maland 1954.

[958] Nombre en latín que en español significa 'esperanza' y 'fe'.

[959] NHP [Nominal Horse Power] es una medida usada para estimar la potencia de los motores a vapor y depende del tamaño del motor y la velocidad de los pistones. IHP [Indicated Horse Power] es una medida de la potencia teórica de un motor a vapor si no existiera fricción al convertir el gas en expansión en energía en los cilindros.

[960] Tønnesen y Johnsen 1982: 28-29; Webb 1988: 135-136.

[961] Tønnesen y Johnsen 1982.

[962] Schumacher 2014.

[963] Webb 1988: 136.

la naturaleza experimental del sistema, Svend Foyn logra en 1870 capturar treinta y seis ballenas en los mares del norte[964].

Los buques cazadores eran

> "pequeñas embarcaciones que parecen remolcadores, de 100 a 300 toneladas, de construcción fuerte, propulsadas a vapor y cuya tripulación era de unos once hombres"[965].

Estos buques eran "puro motor", donde todo "era sacrificado por la fuerza y la velocidad, de modo que podía cazar las ballenas a siete nudos y luego remolcarlas a la base en la costa"[966]. El buque ideal debía ser "rápido, poderoso, maniobrable y virtualmente imposible de hundirse"[967]. Las ballenas eran capturadas con "un arpón explosivo lanzado desde un cañón montado en la proa de un buque ballenero a vapor"[968]. El hecho de contar con barcos rápidos permitió la captura de todo tipo de ballenas, incluidos los grandes rorcuales, como la azul y la de aleta.

El arma utilizada era un cañón giratorio instalado en la proa del buque que disparaba un arpón barbado con una cabeza explosiva, y que llevaba una cuerda que lo unía a la nave. La punta del arpón entraba en el cuerpo de la ballena y las barbas se abrían después del impacto, quedando el cetáceo atado al buque. La carga estallaba poco después hiriéndola mortalmente. La cuerda pasaba por un sistema de poleas y resortes para absorber el impacto de la zambullida de la ballena arponeada. Era posteriormente recuperada mediante un winche instalado a bordo del buque[969].

Las carcasas de los cetáceos eran procesadas en una planta costera para producir aceite y harina[970]. Los procesos productivos en una planta ballenera son descritos como algo muy simple y, al mismo tiempo, muy complejo:

> "era simple ya que hay unas pocas líneas de producción, que terminan en dos o tres productos principales, aceite y harina o guano de ballenas, [y] era complejo en sus detalles, numerosas y diversas cocinas, tanques, separadores, válvulas, cintas transportadoras y tuberías que iban en todas las direcciones"[971].

El proceso se iniciaba con la llegada de la ballena a la planta. Era amarrada con una línea al huinche e izada a la rampa y luego a la plataforma de descuartiza-

[964] Webb 1988: 137.
[965] Hohman 1935: 632.
[966] Jackson 1978: 159.
[967] Davis *et al.* 1997: 500.
[968] Brown 1976: 25.
[969] Tønnesen y Johnsen 1982.
[970] *Op. cit.*: 39-40.
[971] Basberg 2004: 83.

miento. Allí se separaba el tocino, la carne y los huesos que iban, cada uno, a sus propias unidades de cocción o "cocinerías". Los procesos eran separados porque cada parte de la ballena demandaba tiempos distintos de cocción y la calidad del aceite obtenido era diferente. Las cocinerías producían aceite y, además, una mezcla de líquidos y sólidos, que eran enviados a las plantas de purificación. Los residuos sólidos eran remitidos, cuando existía, a una planta de harina o de guano[972].

El experimento de Svend Foyn es el inicio de la caza moderna, el punto de partida de un emprendimiento que llevará a los noruegos y a balleneros de otras nacionalidades a todos los océanos del mundo. La sobreexplotación de los mares del norte

> "impulsó a los inversores balleneros noruegos a buscar otros lugares para beneficiarse de aquellas poblaciones no utilizadas, comenzando una expansión de la industria hacia el occidente"[973]

y posteriormente hacia el sur[974].

Los mares australes y antárticos son los últimos en ser "colonizados" por los balleneros modernos. Una empresa argentino-noruega, la Compañía Argentina de Pesca, levanta en 1904 una planta ballenera en Grytviken, en las islas Georgias del Sur[975].

* * *

Un poco antes de la entrada en funciones de la planta de Grytviken, entre 1903 y 1904, se desarrolla en Punta Arenas otro interesante experimento, impulsado por el capitán noruego Adolf Andresen y el empresario magallánico Mauricio Braun, para capturar ballenas en el sur de Chile con el sistema moderno de caza practicado en el norte de Europa. Este "experimento ballenero" se encuentra bastante bien documentado por el historiador magallánico Mateo Martinić en una serie de textos publicados en la década de 1970.

La primera mención se presenta en 1973 en un trabajo sobre la caza de lobos y ballenas en Magallanes y la Antártica. En relación con los preparativos señala:

> "a mediados de 1903, cuando la empresa armadora magallánica Braun & Blanchard adoptó la decisión de aparejar una de las naves de su flota mercantil para intentar la caza de ballenas en aguas del litoral pacífico de Magallanes, [aparece] asociado al proyecto un capitán noruego, Adolfo Andresen [... que] había sido contratado [por Braun & Blanchard] para

[972] Basberg 2004.
[973] Sanger & Dickinson 1991: 1.
[974] Hart 2001: 29-45.
[975] Hart 2004.

comandar al *Magallanes*, vapor dedicado a tareas corrientes de fletamento que se estaba aparejando a fin de que pudiese iniciar la captura exploratoria de ballenas en la primavera de 1903"[976].

También indica que las campañas fueron dos:

"Lista la nave zarpó el 18 de septiembre rumbo al Pacífico en busca de cetáceos, recorriendo en tal faena desde el estrecho de Nelson hasta el cabo de Hornos, con resultado infructuoso; retornó a Punta Arenas a fines de octubre sin haber capturado siquiera una sola ballena. El magro provecho de la expedición fue un botín de 1.300 cueros de lobo de un pelo [...] y 87 barriles de aceite del mismo animal. Pero este resultado, lejos de desanimar a Andresen, lo acicateó para llevar adelante la empresa y así tuvo autorización de la casa armadora para zarpar hacia Ancud en busca de tripulación avezada (5 de octubre de 1903). Contratados los nuevos tripulantes, el *Magallanes* reinició la exploración en una campaña de caza que lo llevó a recorrer toda la costa y canales entre el golfo de Penas y el cabo de Hornos, durante cuatro meses. En esta faena fue avistada la nave el 5 de noviembre de aquel año por el *Lovart*, otro vapor de la insignia de Braun & Blanchard, a cuyo capitán participó Andresen que ya había cazado tres ballenas"[977].

La segunda referencia, algo más extensa, corresponde a un trabajo publicado en 1975 sobre el capitán noruego Adolf Andresen y su participación en la caza de ballenas en Chile. Una vez

"radicado en Punta Arenas, pasó a ejercer la ruda actividad cazadora de animales marinos de piel fina en los desolados litorales occidentales del territorio magallánico, trabajos que combinó con ocasionales operaciones de salvataje de embarcaciones naufragadas. Tales tareas le permitieron explorar y conocer tanto la geografía marítima de la región como constatar la abundancia de lobos marinos y ballenas que había en los canales y en las aguas oceánicas, comprendiendo la importancia comercial que podía revestir la explotación en forma de tales recursos".

Adolf Andresen

"consideró [...] que tal actividad debía ser desarrollada con medios técnicos apropiados y [...] resolvió dirigirse a su país, a Finmark, para imponerse sobre las características de la moderna caza ballenera mediante el empleo del cañón arponero recientemente inventado por su compatriota Svend Foyn, y aprender su utilización. Así lo hizo, en efecto, adquiriendo también

[976] Martinić 1973: 14-15.
[977] *Op. cit.*: 15.

uno de tales artefactos, retornando a Punta Arenas en el Otoño de 1903. Su preocupación le llevó a ponerse en contacto con el que sin duda era el empresario más clarividente de Magallanes, Mauricio Braun, armador y comerciante quien ya el año anterior había intentado la caza de pinnípedos en el litoral de las Shetland. Participó a éste el noruego la posibilidad de intentar la caza de ballenas en forma experimental y acogida la idea con entusiasmo por parte del armador, ambos se dieron a la tarea de realizarla. Para ello la casa Braun & Blanchard de la que aquel era socio principal dispuso acondicionar para el objeto el vapor de su insignia *magallanes*"[978].

Luego Mateo Martinić elabora un nuevo relato de las campañas del vapor *Magallanes* por los canales australes, no muy diferente de la primera:

"Armado y acondicionado para la caza el flamante y sui-géneris ballenero, con Andresen al mando, zarpaba de Punta Arenas el 18 de Septiembre de 1903 en busca de sus primeras presas. Aunque la campaña lo llevó desde el Estrecho Nelson hasta el Cabo de Hornos, ella resultó infructuosa desde el punto de vista ballenero, trayendo únicamente y a manera de compensación una apreciable cantidad de cueros y aceite de lobos de un pelo. Lejos de desanimarse por el resultado Andresen decidió insistir en su empeño y fue así como obtuvo autorización para zarpar hasta Ancud para contratar allí una tripulación avezada para la faena cazadora, hecho lo cual el Magallanes emprendió una nueva campaña por el litoral desde el Golfo de Penas hasta el Cabo de Hornos. Para el 25 de Noviembre de aquel año Andresen había ya capturado tres ballenas, que según los historiadores noruegos de la caza pelágica, fueron las primeras obtenidas en el hemisferio austral mediante el uso del cañón arponero"[979].

El tercer texto, un trabajo publicado en 1977 sobre la caza de cetáceos en Chile, entrega la misma información, aunque en forma más escueta. Señala:

"en septiembre de 1903 la sociedad armadora Braun & Blanchard aparejó como ballenero al vapor de su insignia *Magallanes*, lo despachó en un primer e infructuoso recorrido del litoral exterior austral entre el estrecho Nelson (51°45'S) y el cabo de Hornos. Una segunda campaña desarrollada entre octubre y diciembre desde el golfo de Peñas (47°S) al cabo de Hornos resultó más provechosa. En aquella oportunidad se capturaron las primeras ballenas del hemisferio austral mediante el uso del cañón arponero inventado por Svend Foyn, artefacto que virtualmente revolucionó la caza de ballenas a partir del tercio final del siglo XIX"[980].

[978] Martinić 1975: 7-8.
[979] *Op. cit.*: 8-9.
[980] Martinić 1977: 313-314.

En términos concretos, en este experimento se lograron capturar, además de 3,700 lobos marinos, cuatro ballenas[981], de las que se obtuvieron unos quinientos barriles de aceite. A pesar de lo exiguo que pueden parecer las cifras, sirvieron para amortizar el costo del experimento, probar la eficiencia del cañón arponero, y para decidir dar inicio a un emprendimiento a escala mucho mayor.

* * *

Los resultados del experimento, considerados positivos por sus promotores, llevan a un grupo importante de empresarios magallánicos a formar una sociedad en comandita denominada De Bruyne, Andresen y Co. viendo en la caza de ballenas una excelente oportunidad de buenos negocios[982]. Los estatutos de la sociedad se registran el 15 de septiembre de 1905, indicando que estará formada por los señores Pedro A. de Bruyne y Adolfo Andresen como gestores y seis socios comanditarios[983], su capital social será de once mil libras esterlinas y su objetivo era "la pesca de ballenas, focas y otros cetáceos, el refinamiento de aceite, otros derivados de estas industrias y demás negocios que convengan a la Sociedad"[984]. La sociedad debe ser considerada, sin lugar a dudas, como la primera compañía en usar un sistema "moderno" de caza en Chile.

El 5 de julio de 1904 la prensa informa que se ha concedido a Adolfo Andresen,

> "título provisorio de una hijuela de 10 hectáreas en el punto denominado bahía Carreras [en realidad bahía Águila], en el que establecerá instalaciones apropiadas para la elaboración de aceites de ballenas y animales marinos. El costo será de diez mil pesos y queda obligado el concesionario a ceder gratuitamente al Fisco o a la Municipalidad el terreno necesario para la apertura o ensanche de los caminos públicos y vecinales que se precisen"[985].

El vapor *Última Esperanza* zarpa el 25 de mayo de 1905

> "para San Isidro, completamente cargado, conduciendo toda la maquinaria para la instalación de la fábrica que para beneficiar ballenas se levanta en ese punto".

Se indica que "ya se ha construido el varadero y la casa para arponeros y trabajadores"[986]. El gerente Pedro de Bruyne señala en agosto de ese mismo año que:

[981] *El Comercio*, Punta Arenas, 18 de febrero de 1904.
[982] Martinić 1977: 314; cf. Navarro 1907: 208.
[983] Estos socios comanditarios eran Mauricio Braun, José Menéndez...
[984] Registro de Sociedades n.° 25, 1905, Archivo de la Administración, Notarios de Magallanes, volumen 85, fs. 58v-59, Santiago.
[985] *El Magallanes*, Punta Arenas, 5 de julio de 1904.
[986] *Op. cit.*, 25 de mayo de 1905.

> "se han terminado las instalaciones del establecimiento que para la explotación de cetáceos se ha construido en bahía Águila, en el cabo de San Isidro",

habiendo invertido la compañía alrededor de $70 000, y que ha presentado

> "una solicitud a la Gobernación Civil de Magallanes por la cual pide que previo los trámites legales, se conceda el título definitivo de propiedad del predio de 10 hectáreas que ocupa para el funcionamiento del establecimiento"[987].

El 30 de agosto de 1905 llega a Punta Arenas el *Almirante Montt*, primer ballenero chileno, construido en Noruega, y cuyo campo de operaciones será las aguas de bahía Águila[988]. Se comenta que este buque llevará los cetáceos capturados a la planta ballenera,

> "donde en grandes tanques entra el animal previamente cortado con grandes sierras, y sometido a la acción del fuego se obtiene el aceite en una proporción media de cinco toneladas por cetáceo, y se calcula la caza de dos ballenas por día, representando su aprovechamiento £ 100".

Se informa:

> "al frente del establecimiento industrial está Mr. Walby, noruego de nacionalidad, y persona que durante muchos años ha estado en el Japón, donde la carne de la ballena es exquisito plato, según afirma".

La noticia finaliza indicando: "entre el buque y la fábrica trabajan en la actualidad 40 operarios"[989]. Como el buque tiene doce tripulantes, se puede suponer que en la fábrica trabajaban unas veintiocho personas.

La prensa regional registra la primera captura realizada por el buque el día 26 de octubre de 1905:

> "De San Isidro se comunicó ayer que el vapor ballenero 'Almirante Montt' efectuó la pesca de dos ballenas en los canales, las que han sido varadas en un lugar conveniente, próximo al establecimiento construido para su beneficio"[990].

Según datos provenientes de la memoria anual de la Sociedad de Bruyne, Andresen & Co., correspondiente a 1905, "desde el 2 de noviembre que prin-

[987] *El Comercio,* Punta Arenas, 29 de agosto de 1905.
[988] *El Magallanes*, Punta Arenas, 30 de agosto de 1905.
[989] *Op. cit.*, 5 de septiembre de 1905.
[990] *El Comercio*, Punta Arenas, 27 de octubre de 1905.

cipió la caza hasta el 10 de enero [de 1906], se arponearon 55 cetáceos", todos faenados en la planta ballenera de Bahía Águila, con un "rendimiento aproximado de £ 4.000"[991]. Según los datos de la primera memoria de la Sociedad de Bruyne, Andresen & Co., correspondiente a 1905, "desde el 2 de noviembre[992] que principió la caza hasta el 10 de enero [de 1906], se arponearon 55 cetáceos, dando un rendimiento aproximado de £4.000"[993]. El 30 de abril de 1906 se llegaba a ciento veintitrés ballenas, "entre las cuáles se han contado algunas de tamaño colosal". Esta pesca parece "milagrosa, si se considera que ha sido efectuada por un solo vapor, el *Almirante Montt*"[994].

El gobierno de Chile concede en diciembre de 1905 "a don P. A. Bruyne, por don Adolfo Andresen, título definitivo de propiedad del predio de diez hectáreas de estensión, de que ya está en posesión en bahía eagle (Cabo San Isidro)"[995]. La prensa informa sobre la concesión definitiva del terreno en bahía Águila, "destinado a la industria de aceite de ballena" y señala que se ha solicitado a "la tesorería Fiscal la devolución de los $ 250 que el señor Andresen depositó de conformidad al decreto respectivo al solicitar el título provisorio"[996]. La escritura de la propiedad se inscribe recién el 14 de marzo de 1906[997].

* * *

Los buenos resultados en el primer año de funcionamiento o, como dice uno de sus socios, la "lástima de continuar en pequeña escala un negocio que se presentaba bajo tan buenos auspicios"[998], motiva a los dueños del negocio, De Bruyne, Andresen & Co. a

> "aumentar en 70,000 libras esterlinas el capital que es ahora de 30,000 libras esterlinas a fin de dedicarse en gran escala a un negocio tan lucrativo i que se presenta bajo tan buenos auspicios".

Para este fin se crea una sociedad anónima denominada Sociedad Ballenera de Magallanes, cuyo "capital social de 100,000 libras esterlinas, se cubrirá con igual número de acciones de una libra esterlina cada una". De estas acciones, 30 000 "se entregaran a los señores De Bruyne, Andresen i Cia., como precio de los terrenos, instalaciones, vapor y accesorios" y el resto del capital "se

[991] *El Magallanes*, Punta Arenas, 31 de enero de 1906.

[992] Se sabe que la caza no se inició en noviembre, sino antes, pues a fines de septiembre se informa de la captura de los primeros dos cetáceos por el *Almirante Montt*. *El Comercio*, Punta Arenas, 27 de septiembre de 1905.

[993] *El Magallanes*, Punta Arenas, 31 de enero de 1906.

[994] *El Comercio*, Punta Arenas, 1 de mayo de 1906.

[995] DS n.° 2020, Ministerio de Relaciones Exteriores, Culto y Colonización, 24 de noviembre de 1905. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 13 de diciembre de 1905.

[996] *El Comercio*, Punta Arenas, 20 de diciembre de 1905.

[997] Registro de Propiedades n.° 128, 1906. Archivo de la Administración, Notarios de Magallanes, volumen 93, fs. 38v-39, Santiago.

[998] Braun 1985: 207.

invertirá en la adquisición de dos vapores balleneros i uno para fábrica flotante i para otras instalaciones que se estimen convenientes", dejando unas "40,000 libras esterlinas de reserva para el ensanchamiento posterior del negocio"[999]. La sociedad quiere ir a cazar ballenas en aguas antárticas para lo que necesita no solo nuevos cazadores, sino, también, una fábrica flotante. La Sociedad registra sus escrituras en Punta Arenas el 30 de marzo de 1906[1000] y se constituye con sus estatutos aprobados, en abril de ese mismo año[1001]. Los objetivos de la sociedad eran la "pesca de ballenas, focas, lobos marinos i las demás operaciones accesorias a esta industria", con un capital social de £100 000[1002].

La sociedad encargará, entonces, la construcción al mismo astillero Framnæs de dos nuevos buques cazadores, el *Almirante Valenzuela* y el *Almirante Uribe* y la adaptación de un carguero como buque factoría, el *Gobernador Bories*, que les permita operar también en los mares antárticos[1003]. Compran, además, un velero, llamado *Cornelia Jacoba*, que sería utilizado como "depósito de carbón para los cazadores y como tanquero para almacenar el aceite"[1004]. El 28 de noviembre de 1906, "al medio día", entran en el puerto de Punta Arenas

> "los vapores balleneros A*lmirante Valenzuela*, *Almirante Uribe* y *Gobernador Bories*, adquiridos por la Sociedad Ballenera de Magallanes en Europa y que vienen consignados a los señores De Bruyne & Co.".

El *Cornelia Jacoba* había llegado en agosto de 1906 "con un gran cargamento de barriles vacíos"[1005]. Regresan también Adolfo Andresen y Gunnar Olsen, "que fueron encargados para efectuar la compra". Los nuevos vapores,

> "que reúnen especiales condiciones para la pesca de cetáceos, formarán con el *Almirante Montt* la escuadrilla de pesca cuyos resultados han de ser muy beneficiosos"

para la empresa. Los buques habían sido entregados en Sandefjord en octubre de 1906[1006]. La Sociedad Ballenera de Magallanes comenzará a trabajar desde 1907 con tres buques cazadores, un buque factoría y una planta terrestre[1007].

[999] *El Comercio*, Punta Arenas, 31 de enero de 1906.

[1000] Registro de Sociedades n. °15, 1906, Archivo de la Administración, Notarios de Magallanes, volumen 93, fs. 40-50, Santiago.

[1001] DS n.° 2905. Ministerio de Hacienda, 7 de julio de 1906, *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 27 de julio de 1906.

[1002] Estatutos de la Sociedad Ballenera de Magallanes. *Diario Oficial de la República de Chile,* Santiago, 27 de julio de 1906.

[1003] Quiroz 2011.

[1004] Braun 1985: 208.

[1005] *El Magallanes*, Punta Arenas, 4 de agosto de 1906; *El Comercio*, Punta Arenas, 12 de agosto de 1906.

[1006] Bøgen 1948: 333.

[1007] Quiroz 2011.

En 1912 adquiere un nuevo buque, el *Almirante Goñi*, fabricado también en Framnæs y que será incorporado a la flotilla antártica.

El primer zarpe de la flotilla ballenera a los mares antárticos ocurre a fines de diciembre de 1906. Las expediciones antárticas se repetirán todos los años hasta la temporada 1913-1914, cuando la flota formada por el buque factoría *Gobernador Bories* y los cazadores *Almirante Valenzuela*, *Almirante Uribe* y *Almirante Goñi* consiguen la no despreciable cifra de trescientas nueve ballenas, que produjeron 2 068 t de aceite y catorce toneladas de barbas, lo que "representa un beneficio total de 36.500 libras esterlinas"[1008].

* * *

La de bahía Águila es la primera planta ballenera moderna que se construye en Chile. En febrero o marzo de 1906 la planta recibe la visita del periodista inglés Henry A. Broome, quien entrega un relato breve, pero muy interesante sobre el universo de la cacería de ballenas, describiendo tanto los procesos que ocurren en la planta de procesamiento como los que ocurren a bordo de los buques balleneros, proporcionando una "etnografía mínima" del funcionamiento de la planta:

> "Cuarenta millas al oeste de Punta Arenas, bajo el cabo Froward y cerca del faro San Isidro, se encuentra una pequeña bahía sin litoral, encerrada, excepto hacia el mar, por cerros cubiertos de nieve e impenetrables bosques sumergidos en las orillas del mar. Es conocida como Bahía Águila. Aquí, la Sociedad Ballenera de Magallanes ha [... construido] una planta terrestre para procesar el aceite de ballena. Un varadero equipado con huinches a vapor y cables de cadenas, se inclina en una suave pendiente hacia arriba desde el agua y en él las ballenas muertas son arrastradas hasta las paredes de la fábrica. Los hombres cortan con afilados instrumentos la carne de los animales en piezas de diez pies de largo y un pie de grosor, que son levantados por un gancho y soltados en la parte superior de la fábrica, donde se deslizan por un enorme canal de madera en cuya base cuchillos rotatorios cortan cada trozo en pequeños pedazos que luego caen en grandes digestores de vapor en cuyo fondo hay una abertura donde el aceite es envasado en barriles para su envío. Uno se acostumbra a la carnicería diaria, pero nunca al enfermante olor que emana de la misma bahía, donde toda la basura se tira y las carcasas desnudas de años anteriores flotan y se niegan a hundirse"[1009].

Distingue dos unidades: el "Varadero", equipado con "huinches a vapor y cables de cadenas", donde los trabajadores cortan "con afilados instrumentos la carne de los animales" en grandes trozos, y la "Fábrica", una estructura de

[1008] *Chile Austral*, Punta Arenas, 26 de enero de 1915; *El Punta Arenas*, Punta Arenas, 31 de enero de 1915,

[1009] Broome 1913: 295-296.

dos plantas, en cuya parte superior los trozos de tocino "son levantados por un gancho y soltados", que caen y son trozados, cocinados en grandes digestores y luego envasados en barriles[1010].

Edward B. Binnie, funcionario del gobierno inglés en las islas Malvinas, tuvo la oportunidad de tomar en 1907 algunas fotografías de la planta ballenera de Bahía Águila, un típico ejemplo de las estaciones noruegas de ese tiempo. En una de ellas, la más significativa, se tiene una vista general sur-norte de la planta, donde se distingue, a la izquierda, una construcción que debería corresponder a la Casa de Administración; al centro se encuentra la rampa o "Varadero", con una ballena "en espera", y la plataforma de descuartizamiento; a la derecha de la rampa estaría la "Fábrica de aceite", el edificio "humeante" de dos pisos, y, adosada, la "Sala de calderas" con su larga chimenea; a la izquierda de la rampa se distingue otro edifico, probablemente la "Casa de los trabajadores", y una serie de construcciones hacia el bosque que no es posible identificar, tal vez corresponden a bodegas y talleres. A la derecha de la maestranza se observa una construcción bastante grande, de un piso, que correspondería a los "Galpones y almacenes". Se nota, además, la presencia de un pequeño varadero de botes entre la "Casa de administración" y la "Casa de los trabajadores".

La Fábrica de Aceite no era muy grande y solo permitía el procesamiento del tocino de la ballena de barbas para obtener aceite y no habría producción de aceite a partir de la carne o los huesos. El otro producto obtenido serían las barbas de ballena. La planta de guano se construirá más tarde, tal vez en 1908 o 1909. En otra de las fotografías, que corresponde también a una toma sur-norte, se percibe una vista más cerrada donde se puede observar la rampa de madera con un cetáceo sobre ella, probablemente una ballena azul, y a la izquierda un conjunto de construcciones donde se distingue la Casa de los trabajadores y hacia el fondo el grupo de pequeñas edificaciones no identificadas. Entre la casa y una pequeña caseta al frente, se pueden ver los barriles para el envasado del aceite y a la izquierda el inicio del muelle.

La planta sufrió algunas modificaciones, entre las que se cuenta la construcción de la Fábrica de guano en 1909. Se conoce la ocurrencia de dos grandes incendios, uno el 9 de febrero de 1908[1011] y otro el 17 de enero de 1913[1012], los que, sin duda, afectaron las construcciones de la planta.

La empresa recibirá adicionalmente del fisco en 1912

> "un predio de quince hectáreas en el lugar denominado Bahía Águila, península de Brunswick, con el fin de establecer la industria de beneficio de ballenas, focas, lobos marinos i demás operaciones accesorias a esta industria"[1013],

[1010] Broome 1913.

[1011] *El Comercio*, Punta Arenas, 10 de febrero de 1908.

[1012] *Chile Austral*, Punta Arenas, 18 de enero de 1913.

[1013] DS n.° 144. Ministerio de Relaciones Exteriores, Culto y Colonización, 2 de febrero de 1912. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 29 de marzo de 1912.

adyacente a la propiedad anterior, alcanzando una superficie total de veinticinco hectáreas. La escritura se inscribirá recién el 20 de abril de 1916[1014], unos meses antes del remate de todos los bienes de la Sociedad Ballenera de Magallanes.

* * *

La sociedad De Bruyne, Andresen y Co. comisiona a uno de sus socios gestores, el capitán Adolfo Andresen, para que viaje en 1905 a Noruega a traer el primer buque cazador que usará bandera chilena, el *Almirante Montt.* La prensa noruega señala que

> "se encuentra en los diques del astillero Framnaes Mek. Værksted, en Sandefjord, el caza ballenas *Almirante Montt*, construido para una empresa ballenera chilena, cuyo gerente es un noruego, el capitán Andresen, que ha vivido allá durante mucho tiempo".

Agrega: "en un mes se va directamente a Sudamérica para conducir la caza de ballenas alrededor del Cabo de Hornos y el Estrecho de Magallanes"[1015]. Se destaca que el *Almirante Montt* "es uno de los mejores balleneros que se han construido". Lo que distingue este buque de otros

> "es su prestigioso diseño y sólida construcción, que le da a la nave un mucho mayor dominio del mar que los balleneros construidos anteriormente"[1016].

El 7 de julio de 1905, "el nuevo buque ballenero *Almirante Montt*" zarpa de Sandefjord, Noruega. El buque "viene comandado por el capitán Andresen, quién ha dirigido personalmente los trabajos de construcción del buque"[1017]. Llega a Punta Arenas, después de un viaje bastante dificultoso, a medio día del 30 de agosto de 1905, "con todo el armamento necesario para la pesca de ballenas"[1018].

En la prensa chilena se caracteriza al *Almirante Montt* como "una embarcación que reúne excelentes condiciones para ese trabajo". Su costo total "fue de £4.500". Es

> "de muy ligero andar, con el timón y la hélice protegidos, no teniendo más espacio que para carboneras, es una nave perfecta, construida recientemente en Noruega y que comanda el capitán Andresen".

[1014] Registro de Propiedades n.° 136, 1916. Archivo de la Administración, Notario de Magallanes, volumen 139, fs. 188-188v, Santiago.

[1015] *Kysten*, Kristiania, 18. mai 1905.

[1016] *Ibid.*

[1017] *El Comercio*, Punta Arenas, 14 de julio de 1905.

[1018] *El Magallanes*, Punta Arenas, 30 de agosto de 1905; *El Comercio,* Punta Arenas, 31 de agosto de 1905.

En la proa lleva un cañón

> "que dispara balas explosivas que al salir arrastran el arpón que ha de herir a la ballena y antes de que el cetáceo pueda de un coletazo atacar el barco, este ya ha dejado el punto de combate arrastrando el cabo que desde la flecha queda a bordo [...]. El animal es izado a bordo con un poderoso güinche cuyo costo es de £500"[1019].

Figura 17. Vista sur-norte de la rampa de la planta ballenera de Bahía Águila, 1907. Foto Edward A. Binnie. Archivo Iconográfico Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes.

El periodista Henry A. Broome tiene la oportunidad de participar en una expedición de caza en 1906, gracias a una invitación de Gunnar Olsen, capitán del *Almirante Mont*[1020].

Señala que como el buque "fue diseñado para perseguir, matar y remolcar estos mamíferos a la planta terrestre de bahía Águila", el buque estaba muy limpio, sin huellas de la presencia de ballenas. En la proa, "en una plataforma levantada, se instalaba un cuasi-mortero o cañón, montado sobre un dispositivo giratorio, y terminado en una pistola". Tomando la culata de la pistola,

> "el arponero podía estar detrás de su arma, seguro de un retroceso muy corto, y así apuntar rápido con el tiempo más malo, y si en un momento era necesario, podía modificar su trayectoria"[1021].

[1019] *El Magallanes*, Punta Arenas, 5 de septiembre de 1905.
[1020] Broome 1913: 295-297.
[1021] *Op. cit.*: 297.

Debajo de la boca del cañón, fuera de la borda,

> "ocupando la posición donde normalmente iría el mascarón de proa de un barco, había una pequeña plataforma sobre la que estaban enrolladas [...] muchas brazas de la cuerda de cáñamo mencionada. Estaba conectada a una cadena, que entraba por la boca del cañón y se sujetaba con un pivote al centro dentro del arpón y también se insertaba en la boca de la pistola, con el explosivo en su recámara"[1022].

Si el arponero logra un disparo exitoso,

> "se baja de inmediato un bote de los pescantes del vapor, llevando consigo largos rollos de manguera de plástico conectada con el motor del barco y armados en su otro extremo con un tubo de metal de boca afilada. Este se hunde en el lado de la ballena capturada, y se bombea aire en su intestino para evitar su hundimiento. El mamífero se deja inflado sobre las olas, con banderolas que dan cuenta exacta de su paradero, y en el viaje de regreso es recogido y remolcado a la fábrica en la costa. A veces cuatro o cinco ballenas son llevadas lentamente a bahía Águila, el viaje dura diez días a dos semanas".

Si el disparo falla y la ballena huye, no es bueno,

> "pero si se sumerge es mucho peor, porque si no está herida de muerte, ingresa abajo en las profundidades más grandes, llevándose con ella la reputación del tirador"[1023].

* * *

La Sociedad Ballenera de Magallanes establecerá otro centro de operaciones en la Antártida. Para ello deberá usar un buque factoría, el *Gobernador Bories*, y su flota de cazadores. En el mes de marzo de 1906 el capitán Adolfo Andresen viaja a Europa para supervisar la adquisición de nuevos buques, entre ellos una fábrica flotante[1024]. Encarga a los astilleros Framnæs Mekaniske Verksted, de Sandefjord, Noruega, la construcción de dos buques cazadores[1025] y comunica que pronto

> "cruzará a Inglaterra para adquirir un barco de vapor más grande que se utilizará como factoría flotante, y un velero que se pueda usar como un transporte para llegar con lo necesario a la zona de captura"[1026].

[1022] Broome 1913: 297.
[1023] *Ibid.*
[1024] Braun 1985.
[1025] *Kysten*, Kristiania, 8. mars 1906. Se trata de los buques *Almirante Valenzuela* y el *Almirante Uribe*.
[1026] *Norges Sjøfartstidende*, Kristiania, 15. mars 1906.

En un telegrama recibido en Sandefjord en mayo de 1906, se conoce que "el capitán Andresen ha negociado en Manchester la compra del vapor *Wordsworth*, de 3.000 toneladas". Se espera que "el buque en un futuro cercano sea transformado en una fábrica flotante para la caza de ballenas en las costas sudamericanas"[1027]. Más tarde se informa que el capitán Adolfo Andresen "ha comprado en £6.750 el vapor británico *Wordsworth*, de 2.500 toneladas, construido en 1882". Como "tiene la intención de equiparlo para la caza de ballenas en el Pacífico", lo llevará a Noruega "para instalarle el equipo necesario para ir a Punta Arenas"[1028].

El *Wordsworth* era un buque a vapor con casco de hierro, propulsado por hélice, construido en los astilleros William Gray & Co. Ltd., en West Hartlepool, Inglaterra. Registrado con el número 262, fue entregado el 14 de octubre de 1882 a la compañía Glover Brothers, de Londres, "para usarlo en el comercio de la India" como transporte de carga, con una capacidad de tres mil toneladas. Estaba equipado con las mejoras más recientes, incluyendo engranajes de dirección, molinete y cuatro malacates, todos a vapor. Tenía un doble fondo en cada bodega, para lastre de agua[1029]. Tanto los lados del puente como los de la popa eran rectos, dándole una apariencia bastante moderna[1030]. Clasificado por Lloyd's como 100 A1, el buque tenía un arqueo de 2,055 GRT y 1,335 NRT. Las dimensiones de la nave eran de 285,7 pies de eslora, 34 pies de manga y 24,2 pies de puntal. Estaba equipado con un motor a vapor compuesto, de dos cilindros, de 36" & 67"x36", con una potencia de 240 HP, construido por Thomas Richardson & Sons, de West Hartlepool, Inglaterra[1031].

La Sociedad Ballenera de Magallanes escoge los mismos astilleros Framnæs, para la transformación del *Wordsworth* en un buque factoría, aprovechando los contactos que Adolfo Andresen y la Sociedad habían establecido el año anterior y la experiencia del astillero en la adaptación de buques en factorías flotantes. Los trabajos realizados tenían por objetivo instalar todo el equipamiento necesario para el procesamiento de las ballenas. No hay inventario de cada uno de los equipos instalados, pero se sabe que se realizaron algunas modificaciones en el casco, tanto en la proa como la popa, se pusieron seis hervidores abiertos con sus accesorios en la cubierta hacia la proa, dos pequeños digestores a presión bajo cubierta hacia la popa, un cuchillo de rotación para cortar el tocino y también un elevador. El nuevo buque factoría recibirá el nombre de *Gobernador Bories*.

En el mes de octubre de 1906 sale de Sandefjord rumbo a Punta Arenas[1032]. El 28 de noviembre, "al medio día", entran al puerto

[1027] *Norges Sjøfartstidende, op. cit.*, 21. mai 1906.

[1028] *Kysten*, Kristiania, 9. juni 1906.

[1029] Marine Engineer and Naval Architect, 4: 220, 1882; South Shields Daily Gazette & Shipping Telegraph, South Shields, October 16, 1882; Shipping and Mercantile Gazette, London, October 17, 1882.

[1030] Fenton 2013: 26.

[1031] Lloyd's Register of British & Foreign Shipping, London, Wyman & Sons, 1883.

[1032] Bøgen 1948: 234, 249-250.

"los vapores balleneros *Almirante Valenzuela*, *Almirante Uribe*[1033] y *Gobernador Bories*, adquiridos por la Sociedad Ballenera de Magallanes en Europa [...] regresan también los señores Andresen y Olsen, que fueron encargados para efectuar la compra"[1034]

de la empresa. Al día siguiente la flota ballenera se dirige a Bahía Águila[1035].

Tabla n.º 13
Especificaciones técnicas de los cazadores de la Sociedad Ballenera de Magallanes

	Nº	Año (1)	NM	Año (2)	Arqueo GRT/NRT TG/TN	Dimensiones eslora/manga/puntal pies/metros	Potencia NHP	Presión PSI
Almirante Montt	56	1905	726	1905	123/23 113,25/56,62	91,9/18,0/10,9 29,58/5,30/3,40	52	180
Almirante Valenzuela	62	1906	784	1907	141/54 124,41/74,22	93,3/19,0/11,7 30,50/5,80/3,40	59	180
Almirante Uribe	64	1906	785	1907	126/36 109,14/70,24	92,0/18,2/11,1 29,30/5,60/3,20	52	180
Almirante Goñi	86	1912	876	1912	167/57 171,10/85,55	110,3/20,1/11,8 32,60/5,77/3,50	84	200

Fuente: Det Norske Veritas,Oslo, Noruega y Archivo Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Valparaíso, años 1905-1912.

Simbología: Nº [número]. Los astilleros usan este número para identificar un buque particular que está construyendo y normalmente es parte de un sistema correlativo cronológico. Año (1): Año de construcción del buque. NM [número de matrícula]. Corresponde al número con el que el buque es matriculado en el Registro Nacional de la Marina Mercante de Chile. Año (2): Año de matrícula del buque en Chile. GRT [Gross Register Tonnage]. Representa el volumen interno total de una embarcación. Una tonelada bruta de registro es igual a un volumen de cien pies cúbicos (~2.83 m^3). NRT [Net Register Tonnage]. Representa el volumen disponible que el buque tiene para llevar carga y pasajeros. TG [Tonelaje grueso], véase GRT. TN [Tonelaje neto], véase NRT. NHP [Nominal Horse Power]. Medida usada para estimar la potencia de los motores a vapor y depende del tamaño del motor y la velocidad de los pistones. IHP [Indicated Horse Power]. Medida de la potencia teórica de un motor a vapor si no existiera fricción al convertir el gas en expansión en energía en los cilindros. PSI [pound per square inch] es una unidad para medir la presión (fuerza/superficie) y es una abreviatura de libras/pulgada^2.

No se sabe la fecha del zarpe a los mares antárticos, pero el 9 de enero de 1907 se informa:

"la escuadrilla ballenera de la Compañía de Bahía Águila, compuesta de los vapores *Gobernador Bories*, *Almirante Valenzuela* y *Uribe*, se encuentra en la región polar a la caza de ballenas"[1036].

[1033] El periódico indica que se llama *Almirante Señoret*, lo que es un error. El *Almirante Señoret* se integrará a la flota ballenera. Quiroz 2011.

[1034] *El Magallanes*, Punta Arenas, 28 de noviembre de 1906; *El Comercio*, Punta Arenas, 28 de noviembre de 1906.

[1035] *El Comercio*, Punta Arenas, 29 de noviembre de 1906.

[1036] *El Comercio*, Punta Arenas, 9 de enero de 1907.

En la isla Elefante[1037], al mando de su "almirante" el capitán Adolfo Andresen, "marino noruego que se ha convertido en un rayo de exterminio para todos los cetáceos australes", recala la escuadrilla ballenera el 7 de marzo de 1907, "después de una fructífera campaña en los mares del Estrecho i sus cercanías". Se informa: "en la última campaña que duró 4 meses han sido pescadas 172 ballenas, algunas de un porte extraordinario"[1038]. El 20 de marzo de 1907 regresa la flota con unos resultados que "no han podido ser más halagadores" pues

> "se han beneficiado en tres meses de trabajo 228 ballenas, y el aceite obtenido, representado por 5.000 barriles viene a dar un importe a la explotación no menor de veinticinco mil libras esterlinas"[1039].

Jacques Liouville[1040], médico y naturalista de la expedición de Jean Charcot [1908-1910], describe la captura y procesamiento de las ballenas realizada por la flota de la Sociedad Ballenera de Magallanes en isla Decepción. Lo hace con datos sacados

> "de nuestro diario de viaje, que relata las salidas efectuadas a cazar ballenas con el capitán Andersen, a bordo del *Almirante Uribe*, y con el capitán Hansen en el *Almirante Valenzuela*, buques de la Sociedad Ballenera de Magallanes"[1041].

Señala que los buques cazadores tienen "de 35 a 40 metros de largo y desplazan alrededor de 150 toneladas". Estas embarcaciones, "provistas de un poderoso motor, están construidas completamente en fierro y sirven para todos los climas". Tienen en la proa "un solo mástil, con un tonel llamado nido del cuervo, en el que se instala un vigía para observar la respiración de los cetáceos en el horizonte". Detrás de este mástil, está "la tapa y la claraboya del motor"; luego un par de poderosos huinches, con "una bobina alrededor de la cual se enrolla un cable que viene de un balde situado debajo del puente". Detrás de estas instalaciones "se levanta una cabina de 2,5 m. cuyo techo soporta, adelante, la pasarela de madera y el puesto del timonel y, atrás, el puente de mando". La cocina y el baño se encuentran separadas de la cabina por un estrecho corredor. Luego, "la cubierta trasera con el panel y la claraboya del departamento del capitán al centro". De cada lado se levantan,

[1037] La isla Elefante es la más septentrional del archipiélago de las Shetlands del Sur. La isla tiene 47 km de largo y 27 km de ancho, con una superficie de 558 km^2.

[1038] *El Comercio*, Punta Arenas, 16 de marzo de 1907.

[1039] *El Magallanes*, Punta Arenas, 21 de marzo de 1907.

[1040] Jacques Liouville (1879-1960) Nace en París, el 5 de diciembre de 1879. Estudia medicina y ciencias naturales, especializándose en zoología marina. En 1919 se traslada a Marruecos donde impulsará la creación del Institute Scientifiqie Cherifien y de la Société des Sciences Naturelles du Maroc. Muere en Rabat, Marruecos, el 15 de junio de 1960. Dollfus 1960.

[1041] Liouville 1913: 219.

> "en lo alto de sus pescantes, las embarcaciones: a babor, una ballenera clásica y a estribor, esa frágil barca tan móvil y maniobrable, que se llama noruega".

En la parte trasera, encima de la popa, "un coronamiento con una rampa de madera para apoyarse". Hacia adelante, en la proa, podemos notar "un extraño cañón, móvil sobre un pivote, ubicado en el espacio del bauprés". Puede inclinarse también hacia abajo, permitiendo "lanzar un tiro dentro de un radio de un metro, en un ángulo extremadamente agudo"[1042].

El *Gobernador Bories* no era solo un buque factoría, sino también el buque transporte usado por la compañía para llevar el aceite exportado a Europa. El 20 de mayo de 1907 llega a Punta Arenas, procedente de Bahía Águila, trayendo "a bordo un cargamento de aceite para conducirlo a Europa"[1043]. El 6 de julio de 1907, el vapor *Gobernador Bories*, de 1 245 t, al mando del capitán Adolfo Andresen, llega a Greenock, Escocia, siendo su destino final, el puerto de Glasgow[1044].

* * *

En el mes de septiembre de 1907 el *Gobernador Bories* se encuentra en el muelle 2 de Barry Docks, diez millas al oeste de Cardiff, Gales,

> "con 4000 barriles vacíos, varias toneladas de pólvora, unos hervidores, una lancha a motor, y otros equipos necesarios para realizar un viaje a los mares del sur de unos doce meses de duración".

La nave funcionará "como buque nodriza para la flota de balleneros que pesca ahora en esas aguas". Se entiende que "los barriles serán llenados con aceite y tocino de ballena y los hervidores usados, en el mar, para cocinar las carcasas de las ballenas". El buque "está equipado como una fábrica y lleva 48 operarios, además de la tripulación"[1045].

El *Gobernador Bories* zarpa del puerto de Cardiff el 28 de septiembre de 1907, "con 50 tripulantes, rumbo al Mar del Sur"[1046]. El 1 de diciembre de 1907 arriba a Punta Arenas[1047] para emprender un nuevo viaje a la Antártica. No se tiene la fecha precisa de partida de este viaje, pero se sabe que se embarca Edward E. Binnie, oficial de aduanas del gobierno de las islas Falklands, autor de un notable conjunto de fotografías que se conserva de la expedición[1048].

[1042] Liouville 1913: 216-217.
[1043] *El Comercio*, Punta Arenas, 20 de mayo de 1907.
[1044] *Greenock Telegraph and Clyde Shipping Gazette*, Greenock, July 8, 1907.
[1045] *Barry Docks News*, Barry, Wales, October 18, 1907.
[1046] *Kysten*, Kristiania), 28. september 1907.
[1047] *El Comercio*, Punta Arenas, 1 de diciembre de 1907.
[1048] Quiroz 2011.

Como muy bien lo indica Jacques Liouville

"no hay la menor huella de construcciones sobre la orilla. Ni clips para izar las ballenas con un cabrestante hasta el lugar en que se hallan las calderas; ni planta terrestre con sus negras chimeneas; ni talleres; ni galpones para los toneles. Nada del clásico paisaje industrial de las balleneras visitadas en Noruega [...] Entonces ¿cómo obtiene esta gente su aceite? Simplemente a bordo de los grandes barcos".

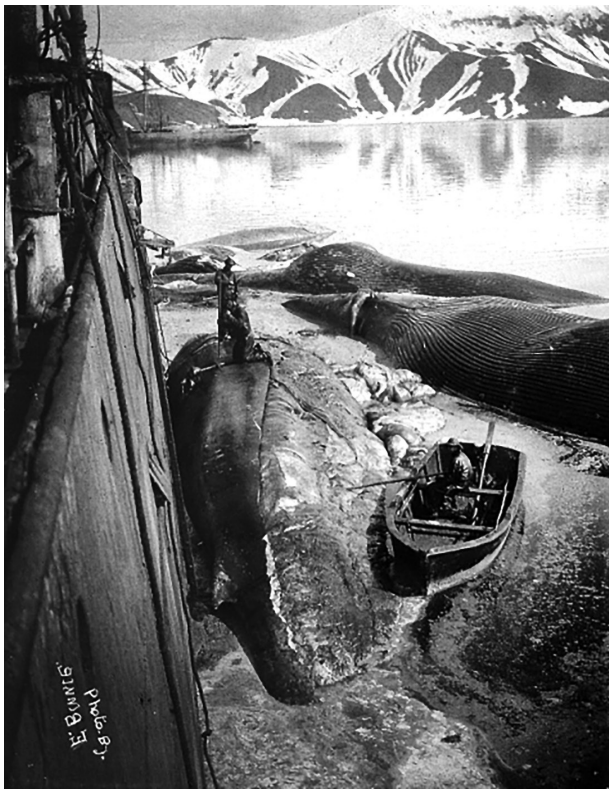


Figura 18. Procesando ballenas al costado del *Gobernador Bories* en isla Decepción, Antártica, 1908. Foto Edward A. Binnie, Archivo Iconográfico Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes.

En el buque factoría

"se encuentran las calderas, las palanganas, los talleres y la carpintería para reparar las barricas. Un montón de toneles vacíos ocupa en efecto su puente, cuyo piso no se ve, bajo cuatro filas de barriles [...] Sus chimeneas echan humo permanentemente. Es una usina flotante"[1049].

[1049] Liouville 1913: 207-208.

Los buques factoría son

> "realmente grandes transportes de cerca de 4700 toneladas, que sirven como plantas flotantes con todas las reservas necesarias de materiales, como carbón, petróleo, artillería, municiones, herramientas, tambores, provisiones, etc [... que] están provistos de un taller de reparaciones y poseen un equipo completo de buceo a escafandra".

Estos transportes, "tipo ordinario de carguero, con un gran espacio a popa y a proa que permiten las maniobras de torres y grúas" tienen un motor de unos 350 caballos de fuerza que "le permiten hacer 10 nudos de velocidad media"[1050]. Su tripulación tiene un estado mayor formado por el comandante, dos oficiales, primero y segundo, y dos jefes mecánicos. El resto se compone de un patrón, un maestro trinchador, dos maestros mecánicos, un maestro calderero varios trinchadores, caldereros, fogoneros, cocineros, marineros y camareros, que hacen un total de cuarenta a cincuenta personas[1051].

Es el modo de operar en la Antártica. No hay una planta costera para procesar los restos de los cetáceos; la faena se realiza a bordo de estos buques factoría. Apenas unas construcciones ligeras que permitan guardar parte del carbón, de una temporada a otra[1052].

Cada dos horas

> "se redoblan los gritos de las aves, porque algo ha venido a turbar su reposo: es uno de los pequeños cazadores que franquea el paso, y trae hasta junto a los transportes, una, dos o tres ballenas, productos de su caza. El animal es desatado; su cadáver va a aumentar el cuadro de despojos que flotan junto al gran vapor, y en los cuales trabajan hombres sumidos hasta los hombros en delantales impermeables, armados de grandes cuchillos y desde embarcaciones planas. Una vez que [el vapor] ha dejado el cuerpo del cetáceo, el cadáver atraca junto al 'cargo'. Algunos hombres suben a bordo y vuelven con paquetes. Se reembarcan rápido y el pequeño navío, luego de hacer sonar su sirena como despedida, navega por el paso y desaparece hacia alta mar, a caza de una nueva presa"[1053].

El procesamiento del producto incluía el corte y cocimiento del tocino "por efecto del vapor bajo presión"; luego pasaba a los estanques "para concentrar y separar el aceite de diversas calidades" y luego el posterior almacenaje en el barco del aceite obtenido en barriles. No era muy eficiente el procesamiento de los cetáceos con este método, pues se perdía mucho aceite y los huesos no se usaban[1054].

[1050] Liouville 1913: 207-208.
[1051] *Op. cit.*: 210.
[1052] *Op. cit.*
[1053] *Op. cit.*: 209-211.
[1054] Liouville 1913: 210-211.

El *Gobernador Bories* es vendido en 1914 en Inglaterra[1055], puesto que se lo consideraba "demasiado pequeño para las necesidades de la empresa"[1056].

La Sociedad Ballenera de Magallanes adquiere un nuevo buque para ser usado como buque factoría: se trata del *Senator*[1057], y que como "el viejo *Gobernador Bories* será probablemente vendido, el nuevo vapor conservará el mismo nombre"[1058]. Comprado en £13 800, será modificado en Noruega por unas £10 000 adicionales[1059], "para instalarle a bordo los tanques para almacenar el aceite de ballena y los digestores para preparar el mismo"[1060] y así poder usarlo como buque factoría en la caza de ballenas. El buque tiene "una capacidad necesaria para contener hasta cuatro mil toneladas de aceite"[1061]. El 7 de marzo de 1915 fondea en Punta Arenas el vapor *Gobernador Bories*

> "adquirido recientemente para la Sociedad Ballenera de Magallanes [...] tiene una tripulación de 44 individuos y viene al mando del capitán Sr. E. Olsen"[1062].

De acuerdo con los antecedentes que se manejan, el *Gobernador Bories II* no alcanzó a participar en ninguna expedición ballenera, pero cuando llega, la Sociedad había decidido no realizar la campaña antártica. Las fuentes oficiales indican que "no ha habido campaña de pesca durante el presente año [1915] debido a la crisis de la guerra europea"[1063].

De acuerdo con los datos disponibles, en las ocho expediciones que la flota de la Sociedad Ballenera de Magallanes realizó a isla Decepción, en las Shetlands del Sur, se habrían capturado unas 2 500 ballenas, que produjeron cerca de sesenta mil barriles de aceite[1064]. Una serie de dificultades, tanto

[1055] En 1915 es hundido por el Almirantazgo Británico como buque de bloqueo en Burra Sound, Scapa Flow, Orkney Islands, Escocia, siendo uno de los primeros en usarse para estos fines. El naufragio no fue dispersado por explosivos y permanece sustancialmente intacto (aunque carece de superestructura) y hoy es visitado por buzos deportivos. Quiroz 2011.

[1056] *La Unión,* Punta Arenas, 12 de enero de 1914.

[1057] *El Gobernador Bories II*, ex *Senator*, era un buque a vapor construido en 1893 en los astilleros Workman, Clark & Co, de Belfast, Irlanda del Norte (# 95), para T. & J. Harrison, Liverpool. Inglaterra. El arqueo del buque era de 4 689 GRT y 3 049 NRT y sus dimensiones 400'3" de eslora, 45'3" de manga y 29'8" de puntal. Estaba equipado con un motor a vapor, de triple expansión, de tres cilindros de 25", 41" & 68"-54", con una potencia de 430 NHP/2350 IHP, construido por Workman, Clark & Co, Belfast, Irlanda del Norte. *Lloyd's Register of British* & *Foreign Shipping*, 1923-24.

[1058] *La Unión,* Punta Arenas, 14 de junio de 1914.

[1059] Duncan, Fox & Co. a Moritz Braun, Londres, 25 de junio de 1914. Museo Regional de Magallanes, Archivo Mauricio Braun, Correspondencia Recibida, Punta Arenas.

[1060] *La Unión,* Punta Arenas, 14 de junio de 1914.

[1061] *Chile Austral,* Punta Arenas, 5 de marzo de 1915.

[1062] *Op. cit.*, 8 de marzo de 1915.

[1063] *Memoria del Ministerio de Marina, 1915.* Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 2402, Santiago.

[1064] Quiroz 2011.

internas como externas (sobre todo relacionados con el inicio de la Primera Guerra Mundial), harán imposible seguir operando en buenas condiciones y la Sociedad Ballenera de Magallanes solicitará autorización para disolverse y liquidarse, esta vez en forma definitiva, la que recibirá a mediados de julio de 1916[1065].

Tabla n.º 14
Captura de ballenas y producción de aceites de la Sociedad Ballenera de Magallanes [1905-1914]

Temporada	Ballenas			Aceite
	Magallanes	Antártica	Totales	Barriles
1905-1906	129	0	129	2 900
1906-1907	171	203	374	8 500
1907-1908	152	252	404	8 000
1908-1909	172	416	588	11 300
1909-1910	93	420	513	13 000
1910-1911	106	433	539	13 600
1911-1912	?	?	563	13 900
1912-1913	81	319	400	13 200
1913-1914	?	?	245	13 000
Totales	904	2 043	3 755	97 400

Fuente: International Whaling Commission, Cambridge, Inglaterra.

Temporada	Ballenas			Aceite
	Magallanes	Antártica	Totales	Toneladas
1911	115	433	548	2 200
1912	108	434	542	2 203
1913	3	344	347	2 036
1914	5	304	309	2 068
Totales	231	1 515	1 746	8 507

Fuente: *Memorias del Ministerio de Marina de Chile*, Santiago.

Considerando ahora todas las capturas realizadas por la Sociedad Ballenera de Magallanes, tanto en aguas antárticas como magallánicas, el número total de ballenas cazadas entre los años 1905 y 1914 es de 3.755 (véase tabla n.º 13), con un promedio de 376 ejemplares anuales.

[1065] DS n.° 1074. Ministerio de Hacienda, 8 de julio de 1916, *Diario Oficial de la República de Chile,* Santiago, 13 de julio de 1916.

Capitulo x
OPERACIONES NORUEGAS EN VALDIVIA Y CHILOÉ: PRESENCIA DE LA FAMILIA CHRISTENSEN EN CHILE

Entre 1820 y 1850, Valdivia era una región caracterizada "por una continua decadencia económica y social". Las guerras de la Independencia habían acabado con "sus principales capacidades productivas", especialmente la agricultura; pues "fue utilizada como centro de aprovisionamiento por parte de las tropas realistas". La región se encontraba en "una situación de profundo aislamiento", sobre todo debido a que la pérdida de la comunicación marítima con Perú "no fue oportunamente sustituida por la intensificación del tráfico con los puertos del Chile central"[1066]. La crisis empeoró debido a dos fuertes terremotos que se produjeron en 1835 y 1837 que destruyeron parte importante de las ciudades de la región[1067]. La situación era crítica cuando comienzan a llegar los primeros inmigrantes alemanes a Valdivia. La ciudad no disponía de una población numerosa y

> "carecía de establecimientos educacionales, de capitales, de una elite laboriosa y emprendedora, de puestos de trabajo y de actividades económicas rentables"[1068].

El desarrollo industrial entre 1850 y 1914 "fue el resultado directo del espíritu emprendedor de un pequeño grupo de empresarios industriales alemanes y de sus descendientes". Los inmigrantes lograron organizar

> "un importante conglomerado de modernas fábricas, que se basan principalmente en la transformación de materias primas de origen agrícola y forestal [...] en bienes manufacturados o semi-manufacturados"[1069].

En una visita de fines del siglo xix, el secretario de la Sociedad de Fomento Fabril, Julio Pérez Canto, señala:

> "apenas instaladas las industrias i talleres de los colonos alemanes, comenzaron a notarse inequívocas señales de transformación i progreso. Se

[1066] Bernedo 1999: 7.
[1067] Guarda 1953: 290-292.
[1068] Bernedo 1999: 9.
[1069] *Op. cit.*: 41.

desarrolló el cultivo de los cereales i sus molinos comenzaron a abastecer a la colonia de los productos que antes les llegaban de afuera; prosperaron las tenerías, se implantaron destilerías, cervecerías, saladeros i muchas industrias más [...] Al mismo tiempo que se desarrollaban las industrias i el comercio, comenzó a variar el aspecto físico de la ciudad, a desaparecer las viejas construcciones [...a mejorar] las condiciones de vida i nació Valdivia a una nueva era que prometía un brillante porvenir"[1070].

Otro visitante, José A. Alfonso, nota el progreso de la ciudad de Valdivia y señala:

"El desarrollo de las industrias, el movimiento comercial han seguido el mismo progresivo impulso. Se refleja fielmente ese movimiento en el servicio fluvial del transporte de pasajeros i mercadería. Pues bien, recorren hoi día el rio treinta i cinco vaporcitos, número casi doble i del que existía en aquella época de nuestra última visita [...]. Por todas partes en la ciudad se nota ese bienestar, esa holgura propia, de los pueblos en que las industrias florecen al amparo de la diaria, paciente labor i de la honradez de procederes"[1071].

El departamento de Valdivia era, a fines del siglo XIX,

"una región con gran unidad geográfica, sobre la base de la hoya hidrográfica del río Valdivia [...lo] que le daba a la región [...] una particularidad inexistente en Chile, la que gran parte de su actividad económica se estructuraba en torno a las vías fluviales, que eran los verdaderos caminos de Valdivia"[1072].

Un cronista de la época señalaba:

"esta multitud de ríos son en su mayor parte navegables y sirven, por lo tanto, de cómodas vías de comunicación entre los infinitos plantíos que existen en toda la extensión de ambas orillas"[1073].

El puerto de Corral era de gran importancia, pues

"cargamentos de mercaderías surtidas se introducen directamente de Europa para el abasto de la provincia y parte de la de Llanquihue, retornando a su vez, las afamadas suelas de Valdivia y otros artículos de exportación"[1074].

[1070] Pérez 1894: 6.
[1071] Alfonso 1900: 17.
[1072] Almonacid 1999: 9.
[1073] Tornero 1872: 367.
[1074] Vidal Gormaz 1878: 97.

Los ríos fueron, sin duda,

> "las rutas de transporte y comunicación principales en el departamento de Valdivia [...] en torno a ellas se produjo la integración de un enorme espacio regional"[1075].

En el último cuarto del siglo XIX se establecieron numerosas industrias en el departamento de Valdivia. Sin embargo, este crecimiento no puede calificarse de 'industrialización', sino, más bien, de 'proliferación de industrias', pues la economía "adolecía de las características necesarias o favorables para consolidar en el tiempo un sector manufacturero importante". La ciudad experimentó un fenómeno de "proliferación" de establecimientos industriales que ocurrió en muchas ciudades del país, pero en muy pocos lugares se encontraban "industrias con el alcance comercial o la calidad de sus instalaciones como las que había en Valdivia". El movimiento comercial del puerto de Corral resultó ser "un adecuado indicador de la industria valdiviana"[1076].

En este contexto se inserta el inicio de la caza moderna de ballenas en Valdivia. La mayor parte de los accionistas de las sociedades balleneras valdivianas, industriales y comerciantes con una gran experiencia en empresas de distintos rubros, eran descendientes de los primeros colonos alemanes radicados en la zona. El desarrollo de la industria ballenera valdiviana estuvo asociado a la proliferación industrial de toda la región sur de Chile.

La caza costera, con chalupa y arpón de mano, se desarrollaba desde fines del siglo XIX. El escritor Francisco Coloane entrega datos muy interesantes:

> "Mi padre, Juan Agustín Coloane Muñoz [...] fue cazador de focas, después cazador de ballenas, pero con arpón, en la factoría ballenera de Puerto Calvario, al sur del Puerto Corral, en Valdivia"[1077].

También hay referencias sobre la existencia de una compañía pesquera y ballenera formada por Paulino Araya en 1902 e instalada en la ensenada de San Carlos de Corral, "para cazar cetáceos en chalupas a remo y arpón de mano"[1078]. Más tarde, Paulino Araya vende la empresa "y quienes la compraron se asociaron con industriales noruegos" para continuar con el negocio ballenero[1079]. Es la compañía que en 1904 adquiere la sociedad Klempau, Anwandter & Cía., un "establecimiento ballenero [...] en el puerto de Corral" destinado al procesamiento de las ballenas y algunas chalupas para cazarlas[1080]. Esta compañía fue la base de la futura Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia, en la que Paulino Araya fue uno de sus accionistas minoritarios.

[1075] Almonacid 1999: 11.
[1076] *Op. cit.*: 18-19.
[1077] Vidal 1991: 22.
[1078] Hernández 1998: 28.
[1079] *Op. cit.*: 29.
[1080] *Estatutos Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia*, Valdivia, Imprenta Comercio, 1907: 4.

* * *

La caza moderna en la zona se inicia en 1906 con la formación de la sociedad anónima denominada Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia, la adquisición de un establecimiento ballenero en San Carlos de Corral y la compra del *Germania*, el segundo buque cazador en llegar a Chile[1081]. Para los historiadores noruegos Johann Tønnesen y Arne Johnsen[1082] la Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia fue uno de los tres intentos que Alemania habría hecho, antes de la Primera Guerra Mundial, "para ingresar a la cacería moderna de ballenas", los otros fueron en Islandia, entre 1903-1907, y en África Sudoccidental, entre 1912-1914. Sin embargo, los antecedentes indican que, más que un intento alemán, se trataba de una empresa formada por comerciantes valdivianos descendientes de inmigrantes alemanes[1083].

Los socios de Klempau, Anwandter y Cía., dueños de un pequeño establecimiento ballenero se dan cuenta que la industria requiere más recursos y de una organización diferente si se quiere desarrollar el negocio de manera competitiva. Es así como durante el año 1905 conforman una sociedad anónima para dedicarse a la caza de la ballena y a otras pesquerías similares, que incluyera como socios a otros comerciantes locales. La captación de accionistas tiene éxito y en un aviso firmado el 21 de diciembre, el directorio provisional de la Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia invita

> "a los señores accionistas que pasen a la Notaría del señor J. Ríos a firmar la escritura social previo pago en el Banco Alemán Transatlántico del 20% sobre el valor de las acciones"[1084].

El mismo directorio escribe una carta al ministro de Industria y Obras Públicas comunicándole, entre otros asuntos, que "nuestra Sociedad ha encargado ya a Europa los vapores i demás elementos necesarios para la explotación de la industria a la que se dedicará"[1085]. Uno de sus socios, el capitán Hans Korsholm, se encargará de ir a buscar el ballenero *Germania* a Hamburgo, Alemania.

El 1 de febrero de 1906 se constituye ante el notario de Valdivia la Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia, cuyo objetivo era

> "la adquisición, explotación y desarrollo del establecimiento ballenero que tienen los señores *Klempau, Anwandter i Compañía* en el puerto de Corral i se dedicará a la pesca de la ballena i a la pesquería en general i a la compraventa i elaboración de materias primas correspondientes a su objeto".

[1081] Quiroz 2010b.
[1082] Tønnesen y Johnsen 1982: 422.
[1083] Barthelmess 1993:127.
[1084] *El Correo de Valdivia*, Valdivia, 22 de diciembre de 1905.
[1085] *Op. cit.*, 27 de enero de 1906.

El capital social de la nueva empresa era de $300 000 divididos en tres mil acciones de $100 cada una, "totalmente suscritas por los accionistas fundadores"[1086]. La empresa Klempau, Anwandter & Cía., y sus socios, Pablo Klempau, Jorge Anwandter y Ernesto Bentjerodt poseían en conjunto 1 713 acciones, es decir un 57,1 % de la sociedad. Entre los accionistas minoritarios se mencionan dos pescadores, Paulino y Agustín Araya con sesenta y veinte acciones[1087]. El hecho que ambos aparezcan como accionistas se explica como una forma de pago recibido por la venta de sus instalaciones balleneras a Klempau, Anwandter y Cía.

El directorio quedó conformado por Guillermo Maertens, como su presidente; Ricardo Körner, Tomás Holm, Alberto Haverbeck y Ernesto Bentjerodt[1088]. El socio Adolfo Oettinger, abogado, será el encargado de solicitar al gobierno la aprobación de los estatutos y de realizar

> "todas las diligencias requeridas para la legalización de la *Sociedad*; facultándole espresamente para que reduzca a escritura pública de aprobación i solicite i firme las inscripciones del caso"[1089].

El cargo de gerente lo asumirá el socio Jorge Anwandter[1090].

Los estatutos de la Sociedad fueron aprobados y su funcionamiento autorizado el 14 de mayo de 1906[1091], reducidos a escritura pública el 5 y el 15 de junio de 1906 respectivamente[1092]. Se declara instalada el 15 de mayo de 1907[1093]. Sin embargo, considerando insuficientes las instalaciones y el equipamiento se elabora en 1907 un proyecto[1094] que buscaba financiar una operación de mayor envergadura en la zona mediante la emisión de un paquete de ocho mil nuevas acciones de $100 cada una y así llegar a un capital de $110 000 (mil cien acciones a $100 c/u). Este proyecto fue comentado en forma muy entusiasta por la prensa valdiviana:

> "la *Sociedad Pescadora y Ballenera 'Valdivia'* prepara una evaluación encaminada a imprimir mayor vuelo a la industria que explota. El capital que está

[1086] Escrituras públicas, n.° 161, vol. I, 1906. Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia, Valdivia.

[1087] *Estatutos Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia..., op. cit.*: 3-5.

[1088] *Op. cit.*: 18.

[1089] *Op. cit.*: 19.

[1090] *Prospecto Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia*, Valdivia, Imprenta Central, 1907, p. 7.

[1091] D.S n.° 2087 del Ministerio de Hacienda. *Diario Oficial de la República de Chile,* Santiago, 29 de mayo de 1906. Fondo Ministerio de Hacienda, volumen 3759, 1906, Archivo de la Administración, Santiago.

[1092] Registro de Sociedades n.° 16, fs. 31-41v y b.° 17, fs. 41v-43, Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia, Valdivia.

[1093] DS n.° 1100, Ministerio de Hacienda. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 18 de mayo de 1907; Fondo Ministerio de Hacienda, volumen 3867, 1907. Archivo de la Administración, Santiago.

[1094] *Prospecto..., op. cit.*

por cubrirse será de un millón doscientos mil pesos. ¡Bien por el progreso de Valdivia!"[1095].

Los principales activos de Sociedad Ballenera i Pescadora de Valdivia eran las instalaciones de la Fábrica de Aceite de Ballena en San Carlos de Corral, la Refinería de Aceite de Laurel, en el puerto de Corral, el buque cazador *Germania*, "con todos sus útiles de pesca y reservas", "dos lanchas de remolque" y "dos chalupas balleneras"[1096]. Las precarias instalaciones existentes solo permitían aprovechar el tocino de la ballena, desperdiciándose tanto la carne como los huesos. El aumento de capital permitiría adquirir un nuevo buque cazador, un remolcador y construir una "fábrica de guano y de extracción del aceite contenido en la carne y los huesos" de las ballenas[1097].

La cantidad necesaria se reunió en un corto tiempo y fue depositada en el Banco Alemán Transatlántico de Valdivia, pero la reducción del precio del aceite produjo temores entre los accionistas y la directiva de la Sociedad no quiso usar el dinero depositado y decidió vender la empresa.

* * *

El 31 de julio de 1908, en una reunión extraordinaria, la asamblea de accionistas de la Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia decide aceptar la oferta de compra realizada por unos inversionistas noruegos

> "solo después de haberse convencido el Directorio de la imposibilidad de colocar todas las acciones de la nueva comisión, debido a la crisis económica por la que atravesaba en aquel tiempo el país i cuya colocación había sido indispensable para poder adquirir las maquinarias i hacer las instalaciones necesarias para explotar el negocio en forma más racional i económica"[1098].

El proceso fue exitoso y se entrega el mandato a John Zurn Filde, de Hamburgo, Alemania, para que ratifique la venta hecha por Hans Korsholm en Sandefjord, Noruega, en diciembre de 1908[1099].

En otra reunión citada para "tratar la liquidación de la sociedad en vista de haberse vendido el establecimiento ballenero", el presidente del directorio Guillermo Mertens informa:

[1095] *El Comercio*, Valdivia, 12 de octubre de 1907.

[1096] Matrícula de patentes, industrias, jiros i profesiones de la comuna de Corral. *El Correo de Valdivia*, Valdivia, 5 de septiembre de 1908.

[1097] *Prospecto...*, *op. cit.*: 5.

[1098] Acta de Junta General Estraordinaria de Accionistas, Sociedad Ballenera i Pescadora de Valdivia, 15 de junio de 1909. Archivo de la Administración, Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 4159, 1910. Santiago.

[1099] Escrituras Públicas, n.° 260, vol. I, 1909, 13 de febrero de 1909. Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia.

> "el precio de venta era de catorce mil libras esterlinas, de que diez mil libras pagaderas en efectivo i cuatro mil libras en acciones de la sociedad compradora totalmente pagadas i que se repartieron a pro-ratas entre los accionistas de la sociedad en disolución",

que, además, la sociedad compradora "había iniciado sus operaciones con el mejor éxito" y que "había llegado el momento de proceder a la liquidación de la sociedad". La asamblea aprueba

> "la venta del establecimiento ballenero que la sociedad posee en Corral i San Carlos por el precio de catorce mil libras esterlinas [...] entendiéndose incluidos en la venta los bienes raíces, edificios i construcciones, maquinarias, enseres y útiles i el vapor *Germania*"

y, al mismo tiempo, "proceder a la liquidación de la sociedad"[1100].

Hans C. Korsholm, uno de los socios de la Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia, viaja a Noruega en octubre de 1908 donde logra interesar a un grupo de empresarios dirigidos por Lars Christensen, en Sandefjord. En una entrevista dada a un periódico de Tønsberg, Noruega, dice:

> "la intención principal de mi visita a Noruega, es tratar de formar una empresa puramente noruega para poder continuar y mantener la caza de ballenas en las costas de Chile. Me he puesto en contacto con el armador Christensen, de Sandefjord, quien ya me ha entregado en privado, como un signo de compromiso, 100.000 coronas para mis paisanos de la empresa chilena que ya he mencionado"[1101].

El proyecto de Hans Korsholm recibirá una gran acogida entre los Christensen, una antigua familia de balleneros de Sandefjord. Lars Christensen[1102] había hecho en 1907 un viaje a Estados Unidos y Canadá para estudiar las condiciones balleneras en esos países[1103], pero será en Chile donde, por primera

[1100] Sociedad Ballenera i Pescadora de Valdivia, Acta de la Junta General Estraordinaria de Accionistas, 15 de junio de 1909. Archivo de la Administración, Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 4159, 1910. Santiago.

[1101] *Tønsberg Blad*, Tønsberg, 23 de octubre de 1908.

[1102] Lars Christensen, nace el 6 de abril de 1884 en Framnæs, cerca de Sandefjord, Noruega. Era hijo de Christen Christensen (1845-1923) y Augusta Fredrikke Christensen (1851-1888). Comenzó a trabajar en los negocios de la familia desde 1907 y luego de manera independiente. Fra 1920 deltok Christensen i ledelsen for A/S Thor Dahl, flere andre hvalfangstselskaper og Framnæs Mek. En 1910 se casa con Ingrid Dahl, hija del empresario marítimo Thor Dahl, cuyos negocios dirigirá desde 1920. Estuvo en la gestión de numerosas empresas balleneras, navieras y de otra naturaleza, tales como A/S Ornen, A/S Odd, A/S Thorsholm, A/S Thor Dahl y Framnæs Mek. VærksteVærksted. Muere en Nueva York, el 10 de diciembre de 1965. Tønnesen 1966.

[1103] Tønnesen 1967.

vez, participará de manera activa en el negocio[1104], contando con la importante colaboración de sus hermanos Søren L. Christensen en Valdivia y August F. Christensen en Chiloé[1105]. Para ello envía durante el mes de octubre de 1908 una invitación para participar en la formación de una sociedad anónima denominada Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia y así

> "hacerse cargo simultáneamente de la empresa chilena que actualmente existe con el mismo nombre y de su ampliación, con otro buque ballenero y una fábrica de guano"[1106].

La sociedad se establecerá en una Asamblea general constituyente que se "celebrará en el Grand Hotel de Sandefjord, Noruega, el 1º de diciembre de 1908, a las 5 p.m."[1107]. El gerente de la Sociedad será Lars Christensen, y Hans C. Korsholm el administrador de la planta en San Carlos de Corral. Los otros miembros de la directiva serán Christian Christensen y Ole Wegger[1108], presidente y gerente general de los astilleros Framnæs, en Sandefjord.

El capital de la sociedad era de 500 000 NKR [coronas noruegas], dividido en acciones de 2 500 y 1 250 NKR y cada uno de los miembros de la directiva recibirá una proporción anual del 2% del beneficio neto y Lars Christensen, además un salario de 25 øre por barril de aceite y 10 øre por saco de guano. El capital reunido permitía adquirir la antigua sociedad en 325 000 NKR, comprar un ballenero usado puesto en Corral en 45 000 NKR, construir la fábrica de guano por 100 000 NKR y quedaban aún 30 000 NKR libres como capital de trabajo, que "se estima suficiente, ya que inmediatamente se puede comenzar a elaborar los productos"[1109]. El nuevo ballenero adquirido es el *Ronashill*, rebautizado como *Noruega*.

* * *

La Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia en liquidación le otorga poder a Lars Christensen para que la sociedad recientemente creada en Sandefjord

[1104] Bøgen 1955.

[1105] Søren L. Christensen y August F. Christensen, realizaron sendos "viajes de descubrimiento" a Chile, cuyas expediciones "resultaron en dos compañías para cazar ballenas, la Sociedad Ballenera Christensen y Cia., formada en el otoño de 1908, y la A/S Pacific, formada en 1910, con buques factoría flotantes y desde estaciones terrestres en la isla de Chiloé y en la ciudad de Corral, situada un poco más al norte. Lars Christensen llegó a ser el gerente de ambas compañías". Tønnesen 1966: 7.

[1106] Aktieindbydelse til dannelse af et selskab for hvalfangst paa Syd-amerikas vestkys [Invitación para participar en la formación de una empresa para la caza de ballenas en las costas occidentales de Sudamérica], Sandefjord, octubre, 1908. Barthelmess Whaling Archive, Colonia, Alemania.

[1107] Carta de Lars Christensen a Signe Ross, Sandefjord, 17 de noviembre de 1908. Barthelmess Whaling Archive, Colonia, Alemania.

[1108] Aktieindbydelse..., *op. cit.*

[1109] *Op. cit.*

traslade su domicilio a Chile[1110]. El gerente Lars Christensen viaja a fines de 1909 y visita las instalaciones de San Carlos de Corral. En su informe señala:

> "se requiere un mínimo de 8 accionistas (uno de ellos debe ser ciudadano chileno) que sean plenamente responsables de la compañía y que los nombres de los principales se encuentren en el nombre de la empresa".

Por tanto,

> "como responsable de la sociedad he nombrado a mi hermano Søren L. Christensen[1111], ciudadano chileno, y el nombre de la sociedad se ha cambiado a Sociedad Ballenera Christensen y Cía."[1112].

En su viaje aprovecha de legalizar la empresa constituyendo ante el notario de Valdivia José Ríos, el 7 de diciembre de 1909, una sociedad en comandita por acciones, denominada Sociedad Ballenera Christensen y Cía.[1113]. Junto a su hermano Søren eran los socios gestores de la compañía, cuyo objetivo era "la caza de ballenas i otras industrias relacionadas con ella" con un capital social de

> "quinientas mil coronas moneda noruega dividida en cuatrocientas acciones de un mil doscientos cincuenta coronas cada una, pagadas en la totalidad de su valor".

Como parte de ese capital social se incluyen los bienes

> "de la 'Sociedad Ballenera i Pescadora de Valdivia' incluso las propiedades raíces que dicha sociedad posee en el puerto de Corral i en San Carlos, subdelegación de Corral, con el respectivo establecimiento ballenero, embarcaciones, útiles y existencias, tasadas en un valor neto de quinientas mil coronas moneda noruega"[1114].

[1110] Escrituras Públicas, n.° 3, vol. IV, 1909, 2 de septiembre de 1909. Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia.

[1111] Søren Lorentz Christensen, hermano mayor de Lars, nace el 23 de febrero de 1880 en Sandefjord, Noruega. Después de permanecer un par de años en Chile trabajando como gerente en Corral de la Sociedad Ballenera Christensen y Cía. (1908-1910), participará en la gestión de numerosas empresas navieras y balleneras, tales como A/S Tonsberg Harpunfabrik [1910-1911], A/S Kosmos [1911-1915], A/S Kit [1912-1915], A/S Ornen [1912-1931], A/S Congo [1922-1931], A/S Gudbrandsdalens Caseinfabrik y Framnæs Mek. VærksteVærksted, entre muchas otras. Hoffstad 1935: 139-140. Muere en Sandefjord en 1949.

[1112] Carta de Lars Christensen a los accionistas de la Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia, Sandefjord, 25 de enero de 1910. Barthelmess Whaling Archive, Colonia, Alemania.

[1113] Escrituras Públicas, n.° 387, vol. VI, 1909, 7 de diciembre de 1909. Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia.

[1114] *Estatutos Sociedad Ballenera Christensen & Co., sociedad en comandita por acciones.* Valdivia, Imprenta Comercio, 1911: 4.

Aktieindbydelse

til Dannelse af et Selskab for Hvalfangst paa Syd-amerikas Vestkyst.

Undertegnede indbyder herved til Dannelse af „**Aktieselskabet Sociedad Ballenera Y Pescadora In Valdivia**", Chili, der overtager det nu bestaaende chilenske Selskab af samme Navn, samtidig som dette tænkes udvidet med en Fangstbaad og Guanofabrik.

Hvalfangsten paa Syd-Amerikas Vestkyst har i Praksis — hvad Mængden af Hval angaar — vist sig at give udmerkede Resultater.

Det i Valdivia bestaaende Selskab har i Saisonen 1907 i et Tidsrum af 4 Maaneder med kun en Hvalbaad fisket 74 Hval, og i Saisonen 1908 i samme Tidsrum 93 Hval (af disse sidste 93 var 64 Blaahval — 5 Spermhval — 2 Finhval — 2 Rethval — Resten Knøl). Dette heldige Resultat opnaaedes trods Hvalbaaden flere Gange maatte ligge inde op til 10 Dage ad Gangen, da Fabriken ikke kunde bearbeide den Masse Hval, Baaden bragte ind.

Paa Grundlag af denne store Fangst besluttede Direktionen i det gamle Selskab at forøge Aktiekapitalen med ½ Million Pesos til den paatænkte Udvidelse af Driften. Dette Beløb tegnedes i kort Tid og ligger fremdeles deponeret i den tyske Bank i Valdivia, men da Kursen i kort Tid sank fra 14 d. til 7 d. pr. Pesos, vilde Direktionen ikke overtage Ansvaret ved Benyttelse af disse Penge og gik isteder ind paa Driftsbestyreren, Herr Captein Korsholms Forslag, om at faa Selskabet paa Haanden for at danne nyt Selskab i Norge.

Anlægget har udmerkede Kommunikationer baade med Chili-Kysten og Europa.

Undertegnede Værkseier Chr. Christensen har paa Stedet ladet Forholdene nøie undersøge og anser de Betingelser, hvorpaa det gamle Selskab overtages, for meget rimelige, særlig naar Hensyn tages til, at der erholdes en oparbeidet, lønnende Forretning, **der desuden overdrager sin Licence, saa at der kan seiles under chilensk Flag. Paa Grund af Havneforholdene har Selskabet praktisk talt Fangsfeltet for sig selv, idet San Carlos er den eneste tjenlige Havn i Distriktet og Fangsten nu kan foregaa lige ved Stationen.**

Med den mere rationelle og udvidede Drift, der tænkes sat i Gang, og med den lange Erfaring vi sidder inde med i denne Branche, skulde Udbyttet, som det fremgaar af omstaaende Rentabilitetsberegning, maatte kunne paaregnes at blive meget godt. **Her er ikke Tale om Forsøg paa noget helt nyt Fangstfelt, men kun om bedre Udnyttelse af hvad der har vist sig at forefindes.**

Undertegnede Fangstbestyrer, H. C. Korsholm, har opholdt sig i Chili i 12 Aar og var Grundlægger og Leder af det gamle Selskab, hvilken Stilling han ogsaa overtager i det nye Selskab. Han har udstrakte Forbindelser over hele Chili og Kunder i Chili for den samlede Produktion af Guano og mørk Olie, som han selv raffinerer uden væsentlig Udgift. Da han nu forlod Chili, forelaa der chilenske Bestillinger paa Olie alene for **Lstrl. 7000.** De chilenske Kjøbere betaler selv Fragten, og opnaaes for mørk raffineret Olie solgt i Chili omtrent den samme Pris som for Hvalolie No. 1 i Europa.

Figura 19. Invitación para participar en la formación de una empresa para la caza de ballenas en las costas occidentales de Sudamérica, Sandefjord, octubre, 1908. Original en Barthelmess Whaling Archive, Colonia, Alemania.

La sociedad será supervisada por una junta de vigilancia, cuyos miembros durante el primer año serán: Lars Christensen, Ole Wegger, Olaf Söethern, Sören L. Christensen y Karl A. Kromke, quienes deberán elegir un presidente. La administración de la Sociedad "estará a cargo del socio jestor, señor Lars Christensen i en caso de un impedimento la tomará a su cargo el socio jestor

señor Sören L. Christensen". El mismo Lars Christensen "ejercerá el cargo de gerente o en su defecto la persona que se designase en la Junta General de Accionistas"[1115]. Los principales accionistas eran en su mayoría noruegos, pero también había accionistas minoritarios chilenos[1116].

La empresa decide realizar una serie de reformas tanto en su flota ballenera como en la planta procesadora. Una de las principales tareas fue mejorar DE forma sustancial el funcionamiento de la estación terrestre, "con una completa racionalización de sus procesos"[1117]. La segunda "mejora" corresponde a la modernización de su flota ballenera. La empresa vende el *Germania*, construido en 1903, reemplazándolo por un buque nuevo y moderno, el *Ballena*, construido en 1910. Además, adquiere un buque-tanque, adaptándolo como buque factoría, el *Tioga* y un buque-tanque ligero para remolque y transporte, el *San Carlos*[1118]. Finalmente, en lo que podría considerarse una tercera "mejora", se produce un cambio en la gerencia de la planta, asumiendo el cargo un joven, pero experimentado ballenero noruego, Leif Bryde, el que permanecerá en San Carlos hasta el mes de enero de 1912.

A pesar de todos los esfuerzos realizados por la empresa para mejorar sus operaciones, una serie de hechos desafortunados "que no se podían predecir"[1119], entre ellos la pérdida de una parte del aceite, dañado por un retraso del *Tioga* en su arribo al puerto de Hamburgo y la disminución de los precios del aceite en el mercado internacional, "han causado a la empresa una pérdida significativa"[1120]. Las dificultades experimentadas traen como consecuencia la decisión del directorio de vender la empresa:

> "la constante expansión de la compañía ha traído una gran deuda, que hace que el directorio no puede seguir siendo responsable como lo era hace doce meses"[1121].

El gerente, Lars Christensen, informa que ha recibido una oferta muy conveniente de un empresario de Bergen, Noruega, de un millón de coronas noruegas por la compra de la empresa, que se han hecho las reservas correspondientes "para que los actuales accionistas puedan ser accionistas de la nueva sociedad" y que someterá su recomendación a la consideración de la

[1115] *Estatutos Sociedad Ballenera Christensen & Co..., op. cit.*: 7.

[1116] Escrituras Públicas, n.° 435, vol. VI, 1909, 12 de diciembre de 1909. Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia.

[1117] Risting 1922: 561.

[1118] Bøgen 1955: 198-199.

[1119] *Memoria Sociedad Ballenera Christensen y Cía.*, 1910-1911. Sandefjord, 10 de julio de 1912. Barthelmess Whaling Archive, Colonia, Alemania.

[1120] Carta de Lars Christensen a los accionistas de la Sociedad Ballenera Christensen y Cía., Sandefjord, 2 de diciembre de 1911. Barthelmess Whaling Archive, Colonia, Alemania.

[1121] Carta de Lars Christensen a los accionistas de la Sociedad Ballenera Christensen y Cía., Sandefjord, 12 de julio de 1911. Barthelmess Whaling Archive, Colonia, Alemania.

Asamblea General de Accionistas que se realizará "en el hotel Kong Carl de Sandefjord, el 24 de julio a las 5 p.m."[1122]. La junta acepta "por unanimidad" la oferta de la empresa y que

> "un 50% del precio de compra sea pagado el 15 de septiembre y el otro 50% el 15 de diciembre, y se decide celebrar la próxima Asamblea General tan pronto el pago se haga efectivo"[1123].

Esta última asamblea realizará en "el Hotel Kong Carl en Sandefjord el 2 de agosto a las 6 p.m.", ocasión en la que se presentará la liquidación de cuentas de la Sociedad Ballenera Christensen & Cía.[1124].

* * *

El grupo de inversionistas noruegos estaba liderado por Wilhem Jebsen, armador de Bergen, Noruega. En el directorio de la nueva sociedad estaba, además de Wilhem Jebsen, que actuaba como su presidente, Jacob Christensen, de Fjøsanger; Søren Lorentz Christie de Hop y el mismo Lars Christensen, de Sandefjord[1125].

La empresa, que en el extranjero se llamará A/S Corral, seguirá operando en Chile bajo el nombre de Sociedad Ballenera Christensen y Cía., ahora bajo la gerencia de Lauritz Christiansen, representante de Wilhem Jebsen en Valdivia. Lars y Søren Christensen le otorgan poder a Lauritz Christiansen,

> "para representarnos en los negocios de dicha sociedad en Valdivia y otros sitios de Chile y en todos los asuntos relacionados con la actividad de la sociedad, pesca de ballena y utilización de los productos de la ballena, de modo que todo cuanto dicho señor haga sea obligatorio para nosotros como Directores Gerentes de la Sociedad Ballenera Christensen y Cía., y para la sociedad misma"[1126].

La nueva empresa adquiere dos buques cazadores, el *Fyr* y el *Njall*, este último será rebautizado como *Corral*. La A/S Corral podría así disponer, en su próxima temporada, de cuatro cazadores balleneros, todos bastante nuevos y eficientes. La empresa informa el 14 de septiembre de 1911 que se ha logrado obtener el permiso definitivo para cazar ballenas en las islas Galápagos:

[1122] Carta de Lars Christensen a los accionistas de la Sociedad Ballenera Christensen y Cía., Sandefjord, 12 de julio de 1911..., *op. cit.*

[1123] *Op. cit.*, 26 de julio de 1911.

[1124] *Memoria Sociedad Ballenera Christensen y Cía.*, 1910-1911, *op. cit.*

[1125] Bøgen 1955: 199.

[1126] Registro de Sociedades, n.° 13, 1912, 9 de marzo de 1912, fs. 17-17v. Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia.

> "las negociaciones para obtener permiso de las autoridades gubernamentales de la República del Ecuador han sido conducidas por el capitán B. Jensen, quién señala que el nuevo caladero de ballenas ya está disponible".

Indica: "la ballena llega en grandes manadas entre los meses de mayo a septiembre" por lo que la compañía puede,

> "cuando las mejores temporada en la costa chilena han pasado, enviar los cazadores y el buque factoría al norte, para que tenga dos buenas temporadas en el año".

La expedición al nuevo caladero ballenero "será realizada por el buque factoría *Tioga*, capitán Jensen, y participarán en ella 100 hombres y dos buques cazadores"[1127].

El *Tioga* deja Sandefjord el 14 de diciembre de 1911 rumbo a Chile[1128]. Llega a Valdivia el 1 de marzo de 1912[1129]. El 4 de mayo de 1912 el buque factoría sale de San Carlos de Corral a la caza de ballenas[1130]. La prensa local comunica el zarpe, "con dos pequeños balleneros auxiliares", del buque factoría *Tioga*

> "rumbo al norte con el objeto de dedicarse a la pesca de ballenas en las islas Galápagos i mares del Ecuador [...y que] regresará a Corral después de unos seis meses de excursión"[1131].

Los cetáceos buscados son cachalotes y jorobadas, pero "la expedición será una fuerte decepción, ya que sólo se obtuvieron 3.000 barriles de aceite"[1132]. El número total de ballenas beneficiadas durante 1912 fue de 353, "de diferentes clases, tanto en el establecimiento de San Carlos como en la fábrica flotante", estimándose su producción en "1.720.000 litros de aceite, 300.000 kilos de guano para abono y $ 20.000 en barbas, más o menos"[1133]. La producción es enviada, en enero de 1913, a Europa en el vapor *Mera*, que "lleva una gran partida de aceite de ballena i cinco toneladas de barbas pertenecientes a dichos cetáceos"[1134].

[1127] *Norges Sjøfartstidende*, Kristianía, 14. september 1911.

[1128] *Kysten*, Kristiania, 18. desember 1911.

[1129] Hamburgischer Correspondent und neue hamburgische Börsen-Halle, Hamburg, 5. März 1912.

[1130] Hamburgischer Correspondent und neue hamburgische Börsen-Halle, Hamburg, 6. Juni 1912.

[1131] *El Correo de Valdivia*, Valdivia, 12 de junio de 1912.

[1132] Risting 1922: 563.

[1133] *Memoria del Ministerio de Marina de 1912*. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 1860, Santiago. Existe una discordancia con los datos oficiales que hablan de 226 ballenas capturadas que produjeron 9 600 barriles de aceite [datos proporcionados por Cherry Allison, del Secretariat de la International Whaling Commission, Cambridge, Inglaterra]

[1134] *El Correo de Valdivia*, Valdivia, 21 de enero de 1913.

La empresa A/S Corral gestiona y obtiene el uso de una concesión que el gobierno de las islas Falklands le había otorgado a Ingvald Bryde para cazar ballenas en las Orcadas del Sur durante la temporada 1912-1913. Divide su flota y "dos de sus balleneros [los buques *Noruega* y *Ballena*] continuarán en la estación costera de Chile", mientras que el buque factoría con los otros dos balleneros van a la zona de las islas Orcadas del Sur[1135].

El 16 de noviembre de 1912, el *Tioga*, capitán M.T. Moe, acompañado de los cazadores *Fyr* y *Corral*, se dirige a las Orcadas del Sur para iniciar su primera temporada de caza antártica de ballenas[1136]. Desafortunadamente la campaña termina abruptamente con el naufragio el 4 de febrero de 1913 del *Tioga*, en el lugar conocido hoy como Port Jebsen, en la isla Signy, Orcadas del Sur, al ser arrastrado por el viento contra las rocas de la costa, durante un fuerte temporal.

El capitán Moe informa que "las capturas del barco consistían de 4.700 barriles de aceite y 6 toneladas de barbas"[1137], con un valor total "cercano a las £15.000, que estarían cubiertas por el seguro de Londres"[1138]. El 13 y 14 de febrero llegan a Puerto Stanley, procedentes de las Orcadas del Sur, los balleneros *Corral* y *Fyr*, zarpando el 15 de febrero de 1913 rumbo a Corral, Chile, "llevando la tripulación naufragada del SS *Tioga*"[1139].

A pesar de todos los contratiempos, la empresa captura en 1913 un total de 157 ballenas, 132 de barbas y veinticinco cachalotes; "el aceite que se extrajo de todos estos cetáceos, alcanzó los 6.700 barriles de más o menos 120 litros cada uno [...y] la carne disecada produjo 3.800 sacos de abono para campos agrícolas". Se obtuvo, en total, $469 000 en aceite, $42 000 en guano y $30 000 en barbas[1140]. Pero lo ocurrido con el buque factoría *Tioga* acelera la disolución de la compañía, que no había logrado los resultados que sus dueños esperaban.

* * *

La empresa A/S Corral, de Bergen, Noruega, había alcanzado un déficit de más de ciento cincuenta mil coronas y el directorio decide, en nombre de la Asamblea General, disolverla[1141]. En una reunión de accionistas realizada en Valdivia a fines de 1913 se indica que debido a "la pérdida del vapor que servía como transporte de productos a Europa" y el déficit que arrastraba la empresa "no convenía hacer nuevas inversiones". Los accionistas aprobaron por unanimidad su venta[1142].

[1135] Risting 1922: 563.

[1136] Headland 1989: 252. Hamburgischer Correspondent und neue hamburgische Börsen-Halle, Hamburg, 27. Februar 1913.

[1137] *Ibid.*

[1138] *The Yorkshire Post*, Leeds, February 26, 1913.

[1139] *The Falkland Islands Magazine and Church Paper*, Puerto Stanley, March 15, 1913.

[1140] *Memoria del Ministerio de Marina de 1913*. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, Volumen 1910, Santiago. Otras fuentes señalan que fueron alrededor de siete mil los barriles que la empresa produjo el año 1913. Risting 1922: 563.

[1141] Bøgen 1955: 200.

[1142] Escrituras Públicas, n.° 307, vol. VI, 1913, 2 de diciembre de 1913. Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia.

La productividad de la empresa ballenera en manos noruegas no fue lo esperado. En su primera temporada, que se extiende entre marzo y julio de 1909, los cazadores *Germania* y *Noruega* capturan 146 ballenas, con una producción total de cuatro mil barriles de aceite. Debido a que la planta de San Carlos de Corral no estaba "plenamente ordenada" no se pudo "procesar racionalmente todas las ballenas capturadas"[1143]. De hecho, la construcción de la fábrica de guano "demoró mucho más de lo previsto", terminándose recién en octubre de 1909[1144], pero durante esa temporada la planta no pudo producir guano, uno de los objetivos de la nueva empresa. En el informe escrito por el gerente Lars Christensen, cuando viaja a Chile a fines de 1909 y visita las instalaciones de San Carlos de Corral, se indica:

> "la producción en la nueva temporada ha dado [por el momento] 2.000 barriles de aceite y 1.500 sacos de guano, de modo que a menos que se produzca un accidente, no tengo ninguna duda de que este año tendremos una espléndida temporada"[1145].

En esta segunda temporada, 1909-1910, la empresa captura 148 ballenas, las que producen siete mil barriles de aceite y tres mil sacos de guano[1146]. El resultado, bastante más alentador que el del año anterior, no dejó satisfechos a los directores de la empresa:

> "sin embargo, creemos ahora que hemos superado las dificultades de muchos de los obstáculos que hasta ahora hemos tenido que enfrentar. La última temporada de caza no coincidió con las expectativas debido a un verano anormalmente tormentoso"[1147].

En la siguiente temporada, entre diciembre de 1910 y junio de 1911, con sus dos buques cazadores, *Noruega* y *Ballena*, se capturan un total de 178 ballenas, las que procesadas tanto en la planta de San Carlos de Corral como en el buque factoría *Tioga*, "produjeron 8.200 barriles de aceite y 5.000 sacos de guano"[1148]. Según otras fuentes durante 1911 se capturaron 189 ballenas[1149].

[1143] Risting 1922: 560.

[1144] Carta de Lars Christensen a los accionistas de la Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia, Sandefjord, 4 de octubre de 1909. Barthelmess Whaling Archive, Colonia, Alemania.

[1145] Carta de Lars Christensen a los accionistas de la Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia, Sandefjord, 25 de enero de 1910. Barthelmess Whaling Archive, Colonia, Alemania.

[1146] Risting 1922: 561.

[1147] *Memoria Sociedad Ballenera Christensen y Cía*., 1909-1910. Sandefjord, 28 de septiembre de 1910. Barthelmess Whaling Archive, Colonia, Alemania.

[1148] Ristig 1922: 562. Según otros informes "la industria ballenera en Corral, fue próspera en 1911, capturando 189 ballenas. Whaling Industry at Corral, *Bulletin of the Pan American Union*, vol. XXXIV, n.º 6, Washington, p. 836.

[1149] *Bulletin of the Pan American Union*, vol. XXXIV, n.º 6, Washington, 1912, p. 836.

En la cuarta temporada [1911-1912] se obtiene con cuatro cazadores, *Noruega*, *Ballena*, *Fyr* y *Corral*, 226 ballenas, las que produjeron un total de 9 600 barriles de aceite. Y en su última temporada [1912-1913], capturan la misma cantidad, 226, obteniendo ahora un total de 10 200 barriles de aceite[1150]. Se calcula que en 1913 las ventas alcanzaron un total de $541 000, con $469 000 en aceite, $42 000 en guano y $30 000 en barbas. El aceite correspondería al 86,7% de las ventas, el guano al 7,8% y las barbas al 5,5%[1151].

La Sociedad Ballenera Christensen & Cia procesa entre 1908 y 1913 la cantidad de 924 ballenas, que produjeron 39 000 barriles de aceite, es decir, un promedio anual de 185 ejemplares y 7 800 barriles de aceite.

Además, vende a Anwandter & Bentjerodt

> "los establecimientos de su propiedad, ubicados en San Carlos y junto a la villa de Corral con todas sus instalaciones, además de dos vapores balleneros y un vaporcito estanque, en doce mil libras esterlinas"[1152],

devolviendo, de esta manera, la empresa a sus antiguos y primeros dueños. Los vapores balleneros son el *Ballena* y el *Fyr* y el "vaporcito" *San Carlos*. La venta se concreta unos días más tarde, siendo los compradores definitivos Enrique Koch, que aportó £9 000, Anwander & Bentjerodt, con £2 500 y Ernesto von Appen, con £500[1153], quienes formarán "un consorcio chileno que continuará con la cacería de ballenas"[1154]. Será la futura Sociedad Ballenera de Corral.

La empresa vende los otros dos vapores cazadores, *Noruega* y *Corral*, a Adolf Andresen, noruego, residente en Punta Arenas[1155], quien los utilizará con bastante éxito como parte de la flota de una nueva compañía creada por Adolfo Andresen, que se había retirado en 1912 de la Sociedad Ballenera de Magallanes, para cazar ballenas entre las islas Galápagos y el cabo de Hornos, denominada South America Whaling Society.

El 31 de marzo de 1914 se procede a la liquidación anticipada de la Sociedad Ballenera Christensen y Cía., "de este domicilio, por haberse realizado todas sus existencias"[1156].

[1150] En esta cifra se han contabilizado solo los 1,400 barriles de aceite que se lograron recuperar del naufragado *Tioga* en aguas antártica, y no los 4.700 que había reunido antes de su hundimiento, es decir alrededor de un 30% de todo el aceite obtenido por el buque factoría. Hart 2006: 282.

[1151] *El Correo de Valdivia*, Valdivia, 31 de enero de 1914. El barril de aceite se cotiza a $70, el saco de guano a $5 y el quintal de barbas a $1 000.

[1152] Escrituras Públicas, n.° 433, vol. V, 1913, 22 de octubre de 1913. Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia.

[1153] Escrituras Públicas, N° 135, vol. VI, 1913, 14 de noviembre de 1913. Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia.

[1154] Risting 1922: 564.

[1155] Martinić 1973. Escrituras Públicas, n.° 134, vol. II, 1914, 12 de marzo de 1914. Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia.

[1156] Registro de Sociedades, 1914, n. ° 7, 31 de marzo de 1914, f. 4v. Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia.

* * *

Christian Christensen, uno de los más importantes empresarios navieros y balleneros del mundo[1157], tenía mucho interés en desarrollar la cacería desde estaciones terrestres en las costas sudamericanas. Con ese objetivo formó una pequeña flota exploradora, compuesta por la barca, transformada en buque factoría en los astilleros de Framnæs, *Vesterlide* y los buques cazadores a vapor *Svip* y *Ravn*[1158], que zarparon el 4 de abril de 1908 de Sandefjord, con el objetivo de "examinar las condiciones de captura de las ballenas al sur de Punta Arenas"[1159]. A bordo del *Ravn* iba su hijo August F. Christensen, quien debía encontrar un lugar adecuado para instalar una estación ballenera en la zona[1160]. Otro de sus hijos, Lars Christensen, manejaba la planta de San Carlos de Corral, cerca de Valdivia.

Terminada la temporada de cacería antártica, la flotilla se dirige hacia el estrecho de Magallanes, cruzándolo durante el mes de abril de 1909 y llegando a la zona del golfo del Corcovado el día 30 de ese mismo mes[1161]. En la isla San Pedro, ubicada al sur oriente del archipiélago de Chiloé, se reunieron a fines de mayo de 1909 los hermanos August F. y Søren L. Christensen para planificar el futuro de la naciente empresa. Luego de una serie de conversaciones a bordo del *Vesterlide*, donde participaron, además de los hermanos, los capitanes y arponeros de los buques que formaban la flotilla; "se decide construir una planta terrestre en San Pedro, nombrada Nordmandia". Los trabajos comenzaron de inmediato, pues "parte de la tripulación de los buques fue enviada a tierra para talar el bosque y limpiar el terreno donde se instalaría"[1162] y, además, constituir una sociedad que financie y gestione las operaciones balleneras en la zona.

En la prensa noruega se publicó en 1910, una invitación a suscribir acciones de la sociedad A/S Pacific hasta constituir un capital de quinientas mil coronas (cada acción tenía un valor de mil coronas), pero se indica que con cuatrocientas mil coronas la sociedad quedaba formada y que los convocantes aportaban en ese momento cien mil coronas. En dicha invitación se señalaba que la empresa tenía una estación terrestre en San Pedro, en Chile, dos cazadores balleneros, una fábrica flotante y un buque a vapor de transporte[1163]. Los estatutos de la A/S Pacífic fueron registrados en Oslo el 9 de junio y 1 de octubre de 1910 y luego en Sandefjord, el 2 de diciembre del mismo año. El capital social era de cuatrocientas mil coronas y el Consejo Directivo estaba formado por Christian Christensen, de Sandefjord; Adolf Skrike Kallevig, de Arendal y Christopher Neumannn, Gerente de la empresa. Christopher

[1157] Tønnessen & Johnsen 1982: 96-98.

[1158] El *Vesterlide* estaba al mando de Carl Eglund, el *Svip* de Nils Olsen y el *Ravn* de Andreas Erichsen. Aagaard 1930: 333.

[1159] Risting 1922: 559.

[1160] Aagaard 1930, I: 333-334.

[1161] *Op. cit.*: 342-361.

[1162] *Op. cit.*: 364-365.

[1163] *Aftenposten*, Kristianía, 30. april 1910.

Neumann fue reemplazado el 5 de enero de 1911 por Lars Christensen, de Sandefjord, como director de la empresa y gerente. August Fredrik Christensen había construido la planta en San Pedro, Chiloé, y obtenido para la empresa una licencia gubernamental para la caza de ballenas en la costa de Chile durante veinte años[1164].

Figura 20: Los hermanos Christensen a bordo del *Vesterlide*, anclado en bahía San Pedro, Chiloé, 1909. Foto en Aagaard 1930.

La flota de la A/S Pacific, al iniciar en 1909 sus actividades en la zona de Chiloé, estaba compuesta por el buque factoría *Vesterlide* y los buques cazadores *Svip* y *Ravn*. En 1910 la A/S Pacific incorpora un nuevo buque, el *Águila*, que será usado como factoría flotante, para reemplazar al viejo *Vesterlide*, transformado en un pontón. En 1911 se agregó a la flota el pequeño y antiguo ballenero *Skjoldø,* un ballenero con casco de acero, de 87 GRT, construido en 1882 por Nylands mek. Vaerksted de Oslo, Noruega. Ese mismo año la empresa eleva su capital social a setecientas cincuenta mil coronas, lo que le permite adquirir por noventa y nueve mil coronas en Framnæs un tercer cazador, el *Don Louis*, de 127,5 t de registro bruto[1165]. En 1912 la flota de la A/S Pacific estaba compuesta por seis buques, cuatro de ellos cazadores: *Svip*, *Ravn*, *Corcovado* y *Don Louis*; un buque factoría, el *Águila*, y un pontón, el *Vesterlide.*

En 1912, luego de una temporada con grandes pérdidas operacionales, Adolf Kallevig asume el cargo de gerente de la empresa, con Lars Christensen, Christian Christensen y Ole Wegger como codirectores de la Junta[1166]. Estas pérdidas no logran ser revertidas y la empresa trata su futuro en una asamblea general realizada el 18 de octubre de 1913 en la ciudad de Arendal,

[1164] Bøgen 1955: 204.
[1165] *Op. cit.*: 204-205.
[1166] *Op. cit.*: 205.

Noruega. El tema de la reunión es informar sobre "la posición de la empresa y la cuestión de su disolución o continuación. La opción que en esta ocasión se tome, se cumplirá cabalmente"[1167]. La empresa se disuelve definitivamente ese mismo año.

El corresponsal en Quellón del diario *La Cruz del Sur* de Ancud, relata un importante acontecimiento ocurrido en el mes de mayo de 1913:

> "En la noche del martes 13 del mes en curso, se ofreció en casa de la apreciable familia Pieretti, un banquete al distinguido caballero señor Augusto Christensen H., ex administrador de la Sociedad Ballenera del Pacífico, del puerto de San Pedro, con motivo del regreso de este señor a Noruega [...] Los caballeros asistentes acompañaron al festejado hasta el muelle de pasajeros, trasladándose este al vapor Corcovado, que pocas horas después debía conducirlo a Puerto Montt".

Augusto Christensen aprovecha la presencia del corresponsal del diario en su despedida para

> "manifestar sus más sinceros agradecimientos a todos sus amigos de Chiloé por las atenciones que fue objeto durante los tres años de su permanencia"[1168].

Los rastros de la presencia de los balleneros noruegos en la memoria de los actuales habitante de Chiloé es muy difusa y su profundidad temporal ha intervenido en su construcción. Bernardino Bórquez Low, 86 años, nos dice:

> "la primera ballenería que hubo aquí fue en San Pedro, que es la isla alta que se ve de aquí. Ahí estuvo, ah [...] eran noruegos, porque según decía mi mamá, los noruegos llegaban a la casa de mi abuelo que vivía en Coldita, ahí iban porque él era el único viejito mestizo que había (el resto eran naturales) y los gringos siempre tratan de buscar quien es un poquito mestizo, así que ahí iban los noruegos, los tripulantes y después cuando les fracasó por acá, se fueron [...]"[1169].

Es el fin de una arriesgada empresa que a pesar de durar apenas cinco años dejó recuerdos no solo en las personas que participaron en ella, sino, también, en sus descendientes.

En la tabla n.º 14 se puede resumir la productividad de las operaciones balleneras noruegas, tanto en Valdivia como en Chiloé.

[1167] *Aftenposten*, Kristianía, 2. oktober 1913.
[1168] *La Cruz del Sur*, Ancud, 28 de mayo de 1913.
[1169] Entrevista a Bernardino Bórquez, Quellón, Chiloé, 25 de noviembre de 2008.

Tabla n.º 15
Productividad de las compañías balleneras noruegas en chile (1909-1913)

Sociedad	Período	Cazadores	Ballenas	XB	XBB	Aceite (barriles)	XA	A/B
Sociedad Ballenera Christensen y Cia.	1909-1911	2	472	157,4	78,7	19 200	6 400	40,7
A/S Corral	1912-1913	4	476	238,0	59,5	21 300	10 650	44,8
A/S Pacific	1909-1913	3	412	103	38,6	19 833	4 958	46,1
Total	1909-1913		1 360			60 333		

Fuente: Risting 1922

Notas:
XB: promedio anual de ballenas capturadas.
XBB: promedio anual de ballenas capturadas por buque.
XA: promedio anual de barriles de aceite.
A/B: cantidad de barriles de aceite por ballena.

* * *

Bajo la gestión de August F. Christensen se construyeron en isla San Pedro, en total, trece edificios[1170]. Había madera suficiente en el lugar, pero la mayor parte se trajo en el buque factoría flotante *Águila* capitaneado por Thoralf Moe. Se instaló en San Pedro un estanque de hierro de gran tamaño, que se obtuvo en Framnæs y podía contener hasta cinco mil barriles de aceite. De los restos de un vapor de la compañía alemana Kosmos[1171] se adquirieron en Lebu, Chile, dos calderas que se conectaron y "fueron remolcadas por un ballenero a San Pedro Sur para servir como caldera para la planta"[1172].

Durante la visita pastoral realizada durante el mes de enero de 1913 por el obispo Fr. Pedro Armengol Valenzuela a la parroquia de Quellón, fue invitado, junto a una pequeña comitiva, por August F. Christensen

> "administrador de la Sociedad Ballenera del Pacífico, para hacer un paseo a la instalación que la referida Sociedad tiene en la isla de San Pedro [...] Monseñor Valenzuela dotado de una curiosidad científica inimitable, examinó todo, escudriñó todo, sin que se le escapara el menor detalle".

El corresponsal del diario *La Cruz del Sur* de Ancud, Carlos F. Miller, parte de la comitiva, anota en su artículo del 29 de enero de 1913:

> "el puertecito de San Pedro, formado por la instalación ballenera y sus dependencias, es muy pintoresco y su configuración natural semeja una boca de perro",

[1170] Aagaard 1930, I: 369.

[1171] La Compañía Alemana de Vapores Kosmos [Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft Kosmos - DDG Kosmos] fue fundada en Hamburgo el 28 de noviembre de 1872 por Knöhr & Burchard y H. H. Eggers, con la finalidad de explotar una línea de navegación a la costa oeste de Sudamérica.

[1172] Aagaard 1930, I: 369.

agregando:

> "la tarde que pasamos en San Pedro fue muy agradable y siempre recordaremos con gratitud la exquisita amabilidad del Sr. Christensen, joven de 23 años, que supo amenizar nuestra estada en su instalación ballenera con los acordes de su rico piano automático y con su inimitable cortesanía".

Termina la crónica sugiriendo:

> "no estaría demás insinuar la conveniencia de que el Gobierno cediera una considerable extensión de terreno en las instalaciones de San Pedro al Sr. Christensen para establecer una colonia pescadora y agrícola en la región austral de nuestra provincia, formada por los laboriosos hijos de Noruega".

La empresa está bien instalada y es necesario fomentar su desarrollo. Además, comenta que las instalaciones de la empresa estaban "espléndidamente" hechas y que la operación de la planta se realizaba mediante "agentes mecánicos de primer orden, circunstancia que reduce mucho el personal de obrero"[1173].

La empresa ocupaba un sistema mixto para el procesamiento de las ballenas, usando las instalaciones terrestres y el equipamiento instalado a bordo del *Vesterlide*. Distintas fuentes, tanto etnográficas como documentales, dan cuenta de la existencia de un pontón en San Pedro donde se faenaban las ballenas y que además servía para almacenar los aceites que se extraían de los cetáceos. René Saldivía, de Melinka cuenta:

> "en San Pedro trabajaba en un pontón [...] donde faenaban las ballenas. Trabajaba en la caldera pa'poner carbón, ahí con un gringo. [El pontón] tenía dos calderas, una abajo y otra arriba"[1174].

Este pontón habría sido "un gran buque noruego, de antigua construcción" que se encontraba fondeado en el puerto de San Pedro

> "al cual van por cañerías desde los grandes estanques de tierra, como un último depósito, los aceites que se elaboran. Este pontón está unido a la playa por un puente flotante cuyos soportes son barriles vacíos"[1175].

La primera temporada de caza de la empresa se extendió desde el 22 de mayo al 14 de octubre de 1909[1176]. Se capturaron treinta y siete ballenas, entre ellas "treinta y dos ballenas azules, cuatro ballenas de aleta y una jorobada, que

[1173] *La Cruz del Sur*, Ancud, 29 de enero de 1913.
[1174] Entrevista a René Saldivia. Melinka, 8 de septiembre de 2009.
[1175] *La Cruz del Sur*, Ancud, 29 de enero de 1913.
[1176] Risting 1922: 559.

en total dieron 1.327 barriles de aceite"[1177]. El resultado no fue muy satisfactorio debido a que "habían comenzado demasiado tarde y tendrían más suerte en los próximos años"[1178]. La temporada 1910 fue mucho más productiva y el *Svip* obtuvo más de cien ballenas azules en el golfo de Corcovado y en los estrechos entre las islas Guayatecas[1179], donde había aguas bastante tranquilas[1180]. En la siguiente temporada, 1911, se les agregó a la flota el pequeño y antiguo ballenero *Skjoldo,* con Mathias Sølberg como arponero[1181], que había acompañado al *Svip* y al *Ravn* en la temporada antártica de 1909-1910. Se capturaron alrededor de doscientas ballenas que produjeron 9 800 barriles de aceite[1182]. En la temporada 1912 el *Svip* capturó treinta y ocho azules, una de aleta, cinco jorobadas y dos cachalotes; el *Ravn* treinta azules, dos de aleta, siete jorobadas y un cachalote y el *Don Louis* dieciséis azules, una de aleta y siete jorobadas, con un total de ciento diez ballenas que produjeron 5 506 barriles de aceite[1183, 1184]. Sin embargo, las operaciones de la temporada dejaron una pérdida de 199 908 NKR[1185]. Durante la temporada de 1913, la última en Chiloé, se obtuvieron 3 200 barriles de aceite[1186]. Un periódico chilote señala: "felicitamos al Señor Christensen a cuya actividad incansable se deben los buenos resultados que viene dando esta empresa ballenera"[1187].

A fines del mes de mayo de 1913 August F. Christensen abandona Chiloé para dirigirse a Noruega. En un breve comentario, realizado el 10 de junio de 1913, mientras pasa unos días en Santiago antes de abandonar el país, le "augura un oscuro porvenir a esta industria"[1188].

[1177] Aagaard 1930, I: 367; cf. Risting 1922: 559.
[1178] Aagaard 1930, I: 368.
[1179] Islas Guaitecas.
[1180] Aagaard 1930, I: 369.
[1181] *Op. cit.*: 370.
[1182] Risting 1922: 562.
[1183] *Op. cit.*: 563.
[1184] Según el informe de la Sección Caza y Pesca –Anónimo 1913: 61– la sociedad habría capturado hasta el mes de julio de 1912, un total de ciento veintitrés ballenas, entre ellas trece cachalotes y una ballena franca, y producidos 21 525 l (3 588 barriles) de aceite. Estas diferencias estadísticas no son extrañas y en el caso de Ballenera Pacífico se conocen muy pocos datos cuantitativos precisos.
[1185] Bøgen 1955: 205.
[1186] Risting 1922: 564.
[1187] *La Cruz del Sur*, Ancud, 26 de febrero de 1913.
[1188] *Op. cit.*, 11 de junio de 1913.

Capítulo XI
SOCIEDAD BALLENERA DE CORRAL: LA HEGEMONÍA DE UNA EMPRESA EXITOSA

La Sociedad Ballenera de Corral dominará el campo de la cacería de ballenas en las costas chilenas por más de veinte años, sobre todo, debido al cierre de operaciones de la Sociedad Ballenera de Magallanes en 1914 y su disolución en 1916[1189]. La sociedad anónima valdiviana se transforma en la única empresa que caza ballenas con el sistema moderno[1190] y procesa sus productos en las costas de Chile[1191]. Protocoliza sus estatutos ante el notario de Valdivia el 22 de diciembre de 1913, declarando que el objetivo de la sociedad anónima es "la pesca i beneficio de ballenas i elaboración de sus derivados" y que el capital social es de "veinte mil libras esterlinas, divididas en dos mil acciones de diez libras esterlinas cada una, totalmente pagadas"[1192]. Después de los trámites correspondientes exigidos por las autoridades, se autoriza la existencia de la sociedad, aprobando sus estatutos y declarándola legalmente instalada, el 24 de julio de 1914 mediante decreto supremo n.° 2012 del Ministerio de Hacienda[1193]. Sus principales accionistas eran Enrique Koch con novecientas acciones y Anwandter & Bentjerodt con doscientas cincuenta, los que sumaban 1 150 acciones, un poco más del 58% del total de la Sociedad. El presidente será Enrique Koch y su gerente, Jorge Anwandter[1194].

Debido a una reorganización de la empresa, las inscripciones de 1914 fueron dejadas sin efecto en 1916[1195]. Se constituye de nuevoe durante el año

[1189] Nicholls 2010.

[1190] Este dominio solo se verá amenazado entre 1933 y 1934 por la aparición desde Punta Arenas de la Comunidad Chileno Noruega de Pesca. Quiroz y Carreño 2010. La operación de la Compañía de Pesca Juan Macaya e Hijos, sociedad protocolizada recién en 1932, no será una real competencia debido a lo precaria de su explotación. Hernández 1998; Carreño y Espinoza 2010; Espinoza 2010.

[1191] La excepción la constituyen las distintas iniciativas de cacería costeras ocasionales realizadas en varias zonas del país, especialmente en el golfo de Arauco, Valdivia y en la bahía de Maullín. Quiroz 2010, 2012.

[1192] Escrituras Públicas, n.° 470, vol. VI, 1913, 22 de diciembre de 1913. Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia.

[1193] Registro de Sociedades, n.os 31 y 32, 1914, 13 de agosto de 1914, fs. 25v-30v; 30v-31. Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia; Estatutos de Sociedad Ballenera de Corral. *Diario Oficial de la República de Chile,* Santiago, 20 de agosto de 1914.

[1194] Estatutos de Sociedad Ballenera de Corral, *op. cit.*

[1195] Escrituras Públicas, n.° 1208, vol. VI, 1916, 5 de diciembre de 1916. Archivo Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia.

1917, aprobando sus estatutos y quedando legalmente instalada el 31 de julio de 1917 mediante decreto supremo n.°1638 del Ministerio de Hacienda[1196]. Ese mismo año adquiere todos los bienes de la A/S Pacific, desarmando la estación terrestre de San Pedro, al sur de Chiloé y trasladando gran parte de los equipos y maquinarias a la planta de San Carlos de Corral[1197].

A fines de 1919, a pesar de sus exitosos resultados, aparecen algunos problemas en el horizonte de la empresa. Con fecha 3 de noviembre de 1919, Jorge Anwandter solicita al ministro de Hacienda su disolución anticipada[1198]. La razón era que aparecía en la Lista No Deseable por el Comité de los Aliados y "corría peligro de ser incluida en la Lista Negra", siendo la única solución que Jorge Anwandter se hiciera cargo "de todas las acciones de la Sociedad para poder despachar favorablemente lo solicitado"[1199]. La sociedad traspasa todos sus activos a Jorge Anwandter.

En 1920 se forma la nueva Sociedad Ballenera de Corral, cuyos estatutos constan en una escritura pública extendida en Valdivia el 4 de septiembre de 1920. El 28 del mismo mes Jorge Anwandter solicita la aprobación de sus estatutos y la autorización de su existencia. El 8 de octubre, mediante el DS n.° 2476 del Ministerio de Hacienda, se aprueban los estatutos[1200] y se declara legalmente instalada[1201]. En sus estatutos se indica que adquiere:

> "el establecimiento ballenero que el señor Jorge Anwandter K. posee actualmente en el puerto de Corral, con sus vapores balleneros y embarcaciones, enseres y maquinarias existencias en materiales y anexos al establecimiento principal"

y que sus objetivos son "la caza y beneficio de ballenas y elaboración de sus derivados y al ramo de pesquería en jeneral", agregando, además, que "el capital social de la empresa será de $1.561.800 dividido en 15.618 acciones de $100 cada una, totalmente pagadas"[1202].

[1196] Registro de Sociedades, n.° 26, 1914, 18 de agosto de 1917, fs. 25v-29. Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia; *Diario Oficial de la República de Chile,* Santiago, 14 de agosto de 1917; decretos, vol. 4932, 1917. Archivo de la Administración, Fondo Ministerio de Hacienda, Santiago; *Estatutos Sociedad Ballenera de Corral*, Santiago, Imprenta Nacional, 1917.

[1197] Risting 1922: 568.

[1198] Decretos, vol. s/n, 1920. Archivo de la Administración. Fondo Ministerio de Hacienda. Santiago.

[1199] Acta de la Reunión del Directorio de Sociedad Ballenera de Corral, 24 de diciembre de 1918. Decretos, vol. s/n, 1920. Archivo de la Administración. Fondo Ministerio de Hacienda. Santiago.

[1200] *Estatutos Sociedad Ballenera de Corral*, Santiago, Nacional, 1920.

[1201] *El Comercio*, Valdivia, 13 de octubre de 1920; *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 16 de octubre de 1920. Registro de Sociedades, N° 52, 1920, 11 de octubre de 1920, fs. 45-54, Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia.

[1202] *Estatutos Sociedad Ballenera de Corral*, *op. cit.,* 1920, p. 5.

En 1924 solicita una nueva modificación de sus estatutos que consiste

> "en aumentar el capital social de $1.561.800 a $2.100.000 [...] este aumento de capital se hace indispensable en atención al gran desarrollo que han tomado los negocios de la compañía y para poder adquirir el establecimiento ballenero de la Sociedad de Pesca Thomassen y Compañía, conforme al plan ideado por el Directorio".

La solicitud es aprobada mediante el DS n.° 1264 del Ministerio de Hacienda, el 23 de junio de 1924, autorizando la emisión de nuevas acciones hasta alcanzar el capital indicado[1203]. La Sociedad adquiere, de esta manera, el vapor *Penguin* y además se hace cargo de la planta ballenera ubicada en caleta Samuel, isla Huafo, mucho más cerca de los cotos de caza en la zona del golfo de Corcovado[1204].

En un informe elaborado por el Departamento de Comercio Exterior del Reino Unido, en 1927, se indica:

> "La Sociedad Ballenera de Corral ha tenido una temporada exitosa [...] La nueva base en la isla Huafo, establecida en 1925, ha sido muy efectiva y facilita las operaciones en la isla de Chiloé. La producción de aceite y guano ha encontrado una venta rápida, embarques regulares se envían a Europa y la demanda por el fertilizante es mayor que lo suministrado"[1205].

* * *

En Valdivia funcionó otra sociedad ballenera, más pequeña y de limitada duración: la Sociedad Pescadora Chile Noruega, constituida en 1921, y que se dedicaba a "la pesca y beneficio de ballenas"[1206]. El comerciante Francisco Molina, de Valdivia, y José María Raposo, de Santiago, protocolizan el 25 de abril de 1921 las escrituras de una sociedad colectiva por acciones denominada Pescadores Chile y Noruega ante el notario de Santiago Pedro Nolasco Cruz. El capital social era de doscientos cincuenta mil pesos divididos en diez mil acciones de veinticinco pesos cada una, de las que ocho mil corresponden a Francisco Molina y dos mil a José María Raposo. Su objetivo era

> "esplotar la industria de la pesca en las costas de Chile i del Ecuador i mares adyacentes, i beneficiar el pescado ahumándolo o colocándolo en conserva o llevando el pescado a los puertos de la República para

[1203] Registro de Sociedades, n.° 54, 1924, 27 de junio de 1924, fs. 57-60v, Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia.

[1204] Quiroz 2014b.

[1205] Report on the industrial and economic situation in Chile. Department of Overseas Trade. London, H.M.S.O, 1927, p. 36.

[1206] Swett 1922: 1170; Allen 1922.

su consumo inmediato, i se dedicará también a la venta o refinación del aceite de ballena i a todas las industrias que se relaciones con la pesca".

La sociedad tiene como proyecto fusionarse más adelante con una firma noruega compuesta de navieros y capitanes de buques. El domicilio de la sociedad será "por ahora Valparaíso" y su gerente Godofredo Oettinger, de Valdivia[1207]. La sociedad es inscrita en el Registro de Comercio de Valparaíso el 30 de abril de 1921[1208]. Sus estatutos son modificados días más tarde, cambiando en su objetivo la frase "se dedicará también a la venta o refinación de aceite de ballena" por "se dedicará también a la pesca de ballenas y a la venta y refinación de aceite de ballena"[1209]. Para cumplir con sus objetivos balleneros, adquiere en 1921,

> "en ochenta mil nacionales, moneda argentina, el vapor *Penguin*, de ciento sesenta i nueve, cuarenta i tres toneladas de registro bruto i sesenta i dos, veintisiete toneladas de registro neto i que se individualiza del modo siguiente: eslora ciento seis pies diez pulgadas, manga veinte pies i puntal doce pies siete pulgadas"[1210].

Ese mismo año, 1921, Carlos Oettinger arrienda, en tres mil pesos anuales, a Alamiro Guzmán Moreno:

> "cincuenta hectáreas de terreno en dicha isla [Guafo] terreno que el arrendatario elegirá en los seis meses siguientes a la fecha de esta escritura con el objeto exclusivo de instalar en la isla, estaciones destinadas a la pesca".

La duración del contrato es:

> "de siete años a contar de la fecha de esta escritura y el arrendatario queda facultado para traspasar este contrato, si lo cree conveniente, a la Sociedad Pescadores Chile y Noruega".

El arrendatario tendrá:

> "derechos para aprovechar las maderas i leñas que en la parte arrendada de la isla existan, siempre que sea para los usos de la industria que debe instalar y también podrá explotar i beneficiar las minas de carbón de piedra u otras

[1207] Escritura Pública n.° 807, 25 de abril de 1921. Archivo de la Administración. Notarios de Santiago [Pedro N. Cruz], volumen 2921, fs.742-744. Santiago.

[1208] Registro de Comercio, n.° 209, 30 de abril de 1921. Archivo de la Administración, Notarios de Valparaíso, volumen XXXX, fs. 211v-212, Santiago.

[1209] Escritura Pública n.° 108, 9 de mayo de 1921. Archivo de la Administración, Notarios de Santiago [Pedro N. Cruz], volumen 2922, fs. 98-99. Santiago.

[1210] Escritura Pública n.° 197, 22 de febrero de 1922, fs. 124v-129. Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia.

sustancias minerales que en la isla existan, pagando al arrendador un peso, moneda nacional, por cada tonelada que se extraiga. El contrato se constituye también en una promesa de venta del dueño de la isla denominada 'Huafo' [...] por el precio de tres millones de pesos, moneda nacional"[1211].

Debido al fracaso en las negociaciones para fusionarse con una "firma noruega", en 1922 los estatutos son otra vez modificados, transformando la sociedad colectiva por acciones en una comunidad y cambiando su domicilio de Valparaíso a Valdivia[1212].

En 1924 se forma la Sociedad de Pesca Thomassen y Cía., conducida como socio gestor por Tiedemann Thomassen, con el objetivo de

"a) adquirir el establecimiento ballenero, el vapor *Penguin* i demás bienes de la Sociedad Pescadora Chile i Noruega; b) continuar la explotación de la industria de la pesca, beneficio de ballenas y refinería de aceite, c) dedicarse a cualquier otra rama de la industria pesquera que se estimare oportuno atender".

El capital social es de $500 000,

"constituido por el establecimiento ballenero de Huafo, vapor ballenero *Penguin*, útiles de pesca, existencia en aceite, carbón y leña, créditos y dinero efectivo aportado por los socios i dividido en quinientas acciones de un mil pesos cada una, de las cuales corresponden al socio gestor veinticinco acciones y las demás a los socios comanditarios".

Finalmente, es de interés resaltar que "la administración y en especial la dirección técnica de los negocios estará a cargo del socio gestor" y que, además, existirá "un gerente que tendrá la administración general i el uso de la razón social, anteponiendo a su firma personal, el nombre de la sociedad"[1213].

En un informe elaborado por el guardapesca de Corral en el mes de mayo de 1924 a solicitud de la Inspección General de Bosques, Pesca y Caza, se indica que la Compañía Ballenera de Huafo, que empezó sus labores en noviembre del año pasado, ha cazado hasta abril último cuarenta y cinco ejemplares, de las cuáles cinco son *right wales*. Esta compañía ha tenido una utilidad de 1 570 barriles de doscientos litros de aceite de primera calidad y 1 230 [toneladas] de barbas[1214].

[1211] Escritura Pública n.° 3, 2 de noviembre de 1921, Archivo de la Administración, Notarios de Santiago [José Vicente Fabres], volumen 2937, fs. 2v-4v. Santiago.

[1212] Escritura Pública n.° 446, 3 de octubre de 1922, Archivo de la Administración. Notarios de Santiago [Pedro N. Cruz], volumen 2974, fs. 475v-476v. Santiago.

[1213] Registro de Sociedades, n.° 17, 20 de febrero de 1924, fs. 26v-27v, Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia.

[1214] *El Correo de Valdivia*, Valdivia, 24 de mayo de 1924.

El 30 de abril de 1924 son adquiridos por la Sociedad Ballenera de Corral todos los activos de la Sociedad de Pesca Thomassen y Cía.

> "consistentes en el vapor ballenero *Penguin*, establecimiento de beneficio de ballenas i refinería de aceite de Huafo, existencias en carbón, materiales de pesca, maquinarias i enseres i útiles, que se encuentran en Huafo i en Puerto Low, exceptuando la existencia en aceite y barbas de ballena y sus pasivos"[1215].

* * *

Se visitaron por primera vez las ruinas de la estación ballenera de San Carlos de Corral durante el mes de noviembre de 2008. Prácticamente no quedaban vestigios de la antigua planta, que había dejado de funcionar en la segunda mitad de la década de 1930. La inspección permitió encontrar varios elementos arquitectónicos significativos. En la terraza superior se ubicaba la chimenea de la caldera principal, el vestigio más notorio y al que remiten todos los lugareños. En la playa se observaban restos de las fundaciones de la rampa, del muelle, de la plataforma para el despacho del aceite, la base del huinche principal, restos de cadenas y pilares estructurales de algunas de las construcciones. La mayoría de los restos observados se encontraban desplazados de su lugar original.

En enero de 2009 se regresó a San Carlos, esta vez llevando fotografías de la planta para consultar con antiguos habitantes de la caleta sobre la funcionalidad de las construcciones que aparecían en las imágenes[1216].

Figura 21. Instalaciones planta ballenera de San Carlos de Corral, c. 1920. Foto gentileza de Juan Carlos Olivares..

[1215] Escrituras Públicas, n° 653, 1° de mayo de 1924, fs.534--537. Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia, Chile.

[1216] Olivares *et al.* 2009.

En la fotografía 21 se puede ver, a la izquierda, dos volúmenes de dos pisos (A y B), a un agua, enfrentados sus muros de mayor altura; la rampa (C) y la plataforma de descuartizamiento (D). Una ballena, en primer plano, se encuentra sobre la rampa y otras, en un segundo plano, en la plataforma de descuartizamiento. Detrás de B se encuentra otra construcción de dos pisos y dos aguas (E). A la izquierda, se ve parte de una casa de un piso y dos aguas (F) y en el centro, arriba de una pequeña terraza, se observa el techo de otra casa de un piso a dos aguas (G).

Figura 22. Instalaciones planta ballenera de San Carlos de Corral, c. 1923. Foto Archivo Fotográfico Dirección Museológica, Universidad Austral de Chile, Valdivia.

En la figura 22 se ven, a la izquierda, los volúmenes B y E con mayor detalle. El volumen E tiene forma de L, con uno de sus cuerpos de mayor altura, y se encuentra adosado al B. Se distingue en forma muy nítida la casa G, arriba, en la primera terraza. A la derecha se observa, en primer plano, otro volumen de dos pisos, a dos aguas, con un estanque cilíndrico al frente, casi de la misma altura que el cuerpo de dos pisos; y una construcción ligera, de un piso, a la izquierda (H). En la figura se puede observar, además, la presencia de un bote grande a remos, del huinche principal a vapor y de una persona posando con un par de barbas de ballena en las manos.

Los entrevistados mencionaron que los volúmenes A y B correspondían a la denominada "fábrica de aceite". Estas construcciones "eran las cocinerías", donde se llevaba el tocino en "los capachos"; luego "tiraban el tocino a las calderas" para ser cocinado[1217]. En estas construcciones "habían unos embudos grandes donde echaban a freír las cosas [...] eran embudos con compuertas abajo para después sacar el aceite"[1218].

[1217] Entrevista a Santos Jaramillo, Caleta Amargos, 11 de enero de 2009.
[1218] Entrevista a Sergio Campos, Corral, 14 de noviembre de 2008.

Se "derretía el aceite de la ballena [en] unas calderas que tenían", luego lo almacenaban

> "en unos tremendos pozos de cemento, que deben haber tenido sus cinco metros, de aquí para abajo, ahí echaban el aceite. Después lo sacaban con máquinas y se lo llevaban al morrito del aceite, arriba del cerro que hay ahí, había un estanque grande, que tendría sus 10.000 a 15.000 litros de aceite. De la fábrica llevaban el aceite al estanque y había un barquito que se llamaba San Carlos, que cargaba el aceite y lo llevaba a Caleta Amargos, ahí estaba la refinería"[1219].

El volumen C, era la rampa, "donde se varaban las ballenas". Los buques balleneros dejaban las ballenas, "tenían una boya afuera, ahí tenían las ballenas, 10 ó 12 ballenas"[1220]. De la boya

> "la traían entre 6 personas, en un bote grande a remo, no tenían bote a motor. La remolcaban hasta llegar a la rampa, de ahí la amarraban a los huinches"[1221].

El bote grande era una

> "chalupa que tenía [la empresa] para arrastrar la ballena para dentro. Tenían la ballena en una boya afuera [...] así como iban trabajando, la iban tirando a la rampa"[1222].

El huinche "funcionaba a vapor, por intermedio de la caldera, habían 4 huinches, pero éste era el más grande, era grandote"[1223]. El huinche principal "tiraba la ballena para arriba"[1224].

El volumen D, la plataforma de descuartizamiento, "era un piso grande de puro tablón, todo era madera, poco cemento. Ahí empezaban a faenar la ballena". La plataforma estaba

> "toda entablonada, esto era puro tablonaje, de madera de coihue y pellín, cada tablazón medía 3 metros sesenta de largo y 10 pulgadas de ancho por 3 de grueso; los clavos eran clavos de fierro, los hacían aquí de 5 pulgadas, en la herrería. Aquí habían como 6 u 8 herreros"[1225].

[1219] Entrevista a Fernando Agüero, San Carlos de Corral, 14 de diciembre de 2008.
[1220] Entrevista a Santos Jaramillo, Caleta Amargos, 11 de enero de 2009.
[1221] Entrevista a Fernando Agüero, *op. cit.*
[1222] Entrevista a Santos Jaramillo, *op. cit.*
[1223] Entrevista a Fernando Agüero, *op. cit.*
[1224] Entrevista a Santos Jaramillo, *op. cit.*
[1225] Entrevista a Fernando Agüero, *op. cit.*

En la plataforma, "ahí abajo, descuartizaban la ballena. La llevaban muerta y la trozaban toda ahí, donde ahora está la playa"[1226]. La ballena era descuartizada,

> "mi papá, Eliborio Risco Saldivia, trabajó ahí como cortador. De los machetones, de eso me acuerdo bien, lo veía subir con una escalerita a la ballena [...] eso es lo único que recuerdo nítido. Llevaba un palo largo, de tres o cuatro metros, con una cuestión como un machete en la punta [...] y ahí yo ya me pierdo, no me acuerdo de nada más"[1227].

El volumen E correspondía a las bodegas,

> "eran bodegas grandes [...] una tremendas bodegas. Aquí almacenaban los materiales, después las desarmaron y quedaron los escombros; el maremoto del '60 hizo todo pedazos. Una bodega mediría unos 20 metros de largo y de ancho sus 10 metros, y eran dos"[1228].

El volumen F era:

> "la oficina que le digo yo, la del *billete*. Todo era de cemento, aquí había una casa decente donde estaban los empleados para el pago y estaban las contabilidades, esta era la oficina. Trabajaban más o menos unas 10 a 15 personas en esa oficina"[1229].

El volumen G corresponde a la casa del administrador de la planta,

> "en esta casa que está acá arriba, vivía Carlos Aravena. Este era el administrador principal que tenía la compañía, él tenía que ver con toda la gente"[1230].

Finalmente el volumen H, corresponde a la planta

> "secadora de huesos [...] estaba toda llena de maquinaria para distintas cosas. Este era el tanque de depósito, en el estanque se iba echando la carne y la iban apretando, no era la cocida, si no que le iban sacando el aceite a la carne cruda [...] cruda, y echaban el tocino de la ballena revuelto con la carne"[1231].

[1226] Entrevista a María Aguilar, San Carlos de Corral, 14 de diciembre de 2008.
[1227] Entrevista a Amador Risco, Corral, 21 de diciembre de 2008.
[1228] Entrevista a Fernando Agüero, *op. cit.*
[1229] *Ibid.*
[1230] Entrevista a Santos Jaramillo, *op. cit.*
[1231] *Ibid.*

* * *

La gente recuerda los barcos balleneros, aunque no con mucha precisión. Las confusiones cronológicas ilustran sobre las dificultades de los testimonios. No en vano están intentando recordar eventos que ocurrieron hace más de setenta años.

Fernando Agüero, cuenta que se:

> "usaban barcos de fierro [...] me acuerdo que uno se llamaba el *Fyr*, otro era el *Pinguin*, pero del otro no me acuerdo [...] eran 3 los que conocí. Eran bajitos y anchos, eran bien anchos, trabajaban como ocho personas en el barco: estaba el cazador, el tirador y el capitán, el piloto, los maquinistas, dos fogoneros. Usaban carbón de piedra. La gente vivía aquí y otro poco en la caleta Amargos"[1232].

Santos Jaramillo, decía, a su vez:

> "eran seis los buques, uno se llamaba *Fyr* y el otro era el *Ballena*, también estaban los *Indus* 1, 2, 3 y 4. Todos los buques medían como treinta metros de proa a popa [...] eran bajitos"[1233].

Sergio Campos, recuerda:

> "eran cuatro; *Fyr* se llamaba uno, de los otros no me acuerdo, es difícil [...] fue hace setenta años atrás. Ahora vienen a mi memoria, se llamaban *Indus* [...] *Indus* 1, 2, 3, 4. Esos no tenían nombre, sino que el número, eran chiquititos, bajitos de borda y de proa alta; de la mitad para atrás y en la proa arriba el arpón, eran anchos, pero buenos para el agua. Dicen que por afuera parecían submarinos, eran rápidos, buenos para el agua y abajo eran pura máquina nomás [...] eran especiales para perseguir ballenas y tratar que la ballena no arrastre el buque"[1234].

Al iniciar sus operaciones en 1913 la Sociedad Ballenera de Corral contaba solamente con dos buques cazadores, el *Ballena*, construido por Akers en 1910, y el *Fyr*, construido por Framnæs en 1911, que habían heredado de sus antiguos dueños. Ambas naves habían sido construidas para la Sociedad Ballenera Christensen & Co.

El 28 de febrero de 1920 la empresa comprará un tercer buque, el *Samson*, construido en 1908 por Akers para A/S Sandefjord, trabaja entre 1908 y 1917 en los mares antárticos. Entre 1908 y 1912 fue uno de los cazadores del buque factoría *Fridtjof Nansen II* y entre 1913 y 1917 opera desde la planta terrestre de

[1232] Entrevista a Fernando Agüero, *op. cit.*
[1233] Entrevista a Santos Jaramillo, *op. cit.*
[1234] Entrevista a Sergio Campos, Corral, 14 de noviembre de 2008.

Stromness, islas Georgias del Sur[1235]. En 1917 es llevado a Montevideo donde permanece hasta 1920; ese mismo año es vendido a la Sociedad Ballenera de Corral.

El 23 de junio de 1924, con la adquisición de la Sociedad de Pesca Thomassen y Cía., obtiene un cuarto cazador, el *Penguin*, construido en 1909 por Framnæs para A/S Ocean, fue utilizado entre 1909 y 1912 desde la estación terrestre de New Fortuna Bay (luego Ocean Harbour), en las islas Georgias del Sur[1236]. En 1913 fue arrendado a la Compañía Argentina de Pesca, que operaba desde Grytviken, islas Georgias del Sur[1237] y en 1914 pasó a la Real Marina Noruega. En 1920 es transferido a A/S Vestfold[1238] y en 1921 vendido a la Sociedad Pescadora Chile-Noruega de Valdivia, para operar desde la planta de Huafo.

Finalmente, el 27 de agosto de 1927 comprará su último buque, el *Scott I*, alcanzando el número máximo de buques cazadores, cinco, en todo el tiempo de funcionamiento de las empresas balleneras valdivianas. El *Scott I*, construido en 1912 como *Zambesi* por Akers para A/S Quilimane, fue utilizado entre 1912 y 1913 en Quilimane, Mozambique, con el buque factoría *Thøger*. En 1913 fue adquirido por la A/S Viking y usado, con el nombre de *Scott*, en las costas de Angola con el buque factoría *Ambra*. Traspasado en 1915 a A/S Sydhavet es utilizado en los mares antárticos asociado al buque factoría *Svend Foyn I*. En 1925 la empresa adquiere un nuevo buque cazador que llevará el nombre de *Scott*, de modo que su nombre es cambiado a *Scott I*. Es adquirido por la Sociedad Ballenera de Corral, en 1927.

El *Samson* obtendrá su matrícula el 26 de agosto de 1920, el *Penguin* el 26 de marzo de 1925 y el *Scott I* la tendrá el 3 de mayo de 1928[1239], siendo inscritos en el Registro de la Marina Mercante Nacional ,con los números 1104, 1144 y 1217, respectivamente[1240].

La Sociedad Ballenera de Corral dominará la escena ballenera chilena, sin contrapeso, entre 1914 y 1936. Son más de veinte años de operaciones continuas que solo se verán afectadas en los últimos años. El naufragio en 1930 del *Ballena*, la venta en 1932 del *Fyr* a la Sociedad Anónima Industrial y Comercial Hoffmann y Cía. y el naufragio del *Penguin* en 1935, no solo reducirá la flota a dos buques, sino que contribuirá a tomar la decisión de vender la empresa a la Compañía Industrial S.A. En la tabla n.º 15 mostramos la productividad de las distintas compañías balleneras que operaron desde Valdivia (incluida

[1235] Hart 2006: 289.

[1236] *Op. cit.*

[1237] Hart 2001: 522.

[1238] Hart 2006.

[1239] Registro Matriz de la Marina Mercante Nacional 1918-1940. Armada de Chile, Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Sección Registro de Naves, Valparaíso.

[1240] Transferencia de Sociedad Ballenera de Corral a Compañía Industrial. Registro de Sociedades n.° 69, 10 de agosto de 1936, fs. 150v-151v. Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. Valdivia.

la Compañía Industrial S.A.), donde se aprecia la relevancia que tuvo, en y términos cuantitativos y cualitativos la Sociedad Ballenera de Corral, con casi cinco mil ballenas capturadas en veintitrés años de operaciones, es decir, con un promedio de doscientas quince ballenas y 9 338 barriles de aceite anuales.

Tabla n.º 16
Productividad de las compañías balleneras de Valdivia
(1906-1937)

Sociedad	Periodo	Cazadores	Ballenas	XB	XBB	Aceite (barriles)	XA	A/B
Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia	1907-1908	1	167	83,5	83,5	*	*	*
Sociedad Ballenera Christensen y Cia.	1909-1911	2	472	157,4	78,7	19 200	6 400	40,7
A/S Corral	1912-1913	4	476	238,0	59,5	21 300	10 650	44,8
Sociedad Ballenera de Corral	1914-1919	2	875	145,8	72,9	37 300	6 217	42,6
	1920-1924	3	968	193,6	64,5	42 500	8 500	43,9
	1925-1929	4	1.673	334,6	83,7	67 741	13 548	40,5
	1930-1936	3	1.419	202,7	67,6	67 232	9 604	42,3
Subtotal	1914-1936	5	4.935	214,6	72,2	214 773	9 338	43,5
Compañía Industrial S.A**	1936-1937	4	241	241	60,3	5 661	5 661	23,5
Totales		8	6.291	202,9	70,8	260 934	8 998	42,6

Notas:
XB: promedio anual de ballenas capturadas.
XBB: promedio anual de ballenas capturadas por buque.
XA: promedio anual de barriles de aceite.
A/B: cantidad de barriles de aceite por ballena.
*: Sin información.
**: Corresponde solo a una temporada, que se inicia en junio de 1936 y termina en octubre de 1937. Al parecer, la información sobre la cantidad de barriles de aceite producido no es muy fidedigna, pues la cantidad de barriles de aceite por ballena se aleja mucho de la media histórica, que es de 43,5 barriles por ballena.

* * *

En los treinta años de funcionamiento de la industria ballenera en Valdivia (1907-1937), solo fueron tres buques los que naufragaron durante el desarrollo de las actividades productivas, teniendo cada uno un trato bastante diferente en la prensa. Las noticias sobre el naufragio del *Tioga* en 1913 y del *Penguin* en 1935 son escasas; en cambio las del *Ballena*, en 1930, son muy abundantes. Este trato desigual tiene que ver con la suerte de la tripulación. El naufragio del *Tioga* y del *Penguin* no tuvo como consecuencia la pérdida de vidas humanas. En cambio, en el naufragio del *Ballena* perece toda la tripulación.

El naufragio del *Ballena* es registrado por la prensa en forma extensa y las noticias sobre el evento permanecen en las páginas durante bastante tiempo[1241]. La información suministrada permite reconstruir el acontecimiento en detalle. El buque habría zarpado de Corral el 30 de marzo de 1930 rumbo a Lebu en busca de carbón. Ese mismo día, por la tarde, se desencadena un violento temporal que provoca su naufragio frente a la punta de Morhuilla, situada a diez millas al sur de Lebu. Los expertos consultados por el periódico

> "atribuyen su pérdida a las posibilidades que haya sido tumbado por algún fuerte golpe de mar, fenómeno muy frecuente en la costa indicada y del cual procuran librarse los capitanes de embarcaciones de poco tonelaje"[1242].

Rumores señalaban:

> "los indios de una reducción cercana al río Paicaví, al sur de la punta Morgüilla, han encontrado restos de un naufragio y también un bote desocupado, varado en la playa"[1243].

La información es confirmada cuando el cabo de Carabineros Carlos Panes Merino regresa a su cuartel en Los Álamos y puede relatar:

> "después de recorrer 11 leguas en dirección hacia el mar, en el punto denominado Pangui, entre la desembocadura del Ranquilco y Boca Ranquilco, había encontrado en la playa un bote casi destruido por la violencia de las olas, que llevaba el nombre de 'Ballena', un salvavidas con la misma inscripción, pedazos de remos, un gran trozo de maderamen que parece corresponder a la cubierta del lado de proa y una 'fija', especie de recia lanza que hace las veces de arpón, instrumento muy utilizado en las duras y aventuradas faenas de la caza de la ballena y de los grandes cetáceos"[1244].

Los restos encontrados en Pangue fueron reconocidos por el capitán del *Fyr*, buque que se había trasladado a Lebu para ayudar en la búsqueda de los náufragos, "como pertenecientes al buque ballenero Ballena y supone que ha naufragado"[1245]. Hasta ese momento se ignoraba la suerte de la tripulación.

La Sociedad Ballenera de Corral entrega a través de la prensa la lista de los tripulantes del buque siniestrado: capitán Germán Serrés; primer ingeniero Humberto Pérez Reyes; segundo ingeniero Arístides Sarabia; piloto Vicente

[1241] *El Correo de Valdivia* informa sobre el naufragio y sus consecuencias durante todo un mes, entre el 4 de abril y el 4 de mayo de 1930.

[1242] *El Correo de Valdivia*, Valdivia, 5 de abril de 1930.

[1243] *Op. cit.*, 4 de abril de 1930.

[1244] *Op. cit.*, 5 de abril de 1930.

[1245] *Op. cit.*, 6 de abril de 1930.

Giménez; contramaestre Lindor Miranda; cocinero Mauricio González; marineros Simón Huala, Paulino Araya y José Barra España; fogoneros Roberto Bórquez y Juan Bórquez, y carboneros Juan Torres y Nolberto Barrientos[1246]. Esta lista es rectificada posteriormente, pues Simón Huala y Juan Torres se habían quedado en Corral y en su reemplazo se había embarcado Pedro Bustos[1247]. Como hasta ese momento no había sido posible encontrar noticias de supervivientes era "de suponer que todas los tripulantes del Ballena han perecido en el terrible naufragio"[1248].

Las autoridades reconocen que el naufragio no dejó sobrevivientes. Llega a Lebu el teniente de Carabineros Sánchez, que había ido al sitio del naufragio con el objetivo de averiguar noticias de los tripulantes, y

> "trae detenido al indígena Jose Luis Pein, perteneciente a la reducción de Pitranguy, de Pangue, y a dos más en cuyas casas fueron encontrados maderas del Ballena y otras especies. El teniente dice que los restos del barco aparecen diseminados y completamente destrozados, lo que prueba la fuerza del temporal y que el naufragio debe haberse producido el lunes, entre Ranquilco y Yeneco, a las cinco de la madrugada, pues algunos moradores oyeron a esa hora desesperados pitazos. En la playa han aparecido trozos de techo de camarotes y la caja del sextante. En el interior de las viviendas indígenas se han encontrado numerosos objetos y restos del buque, pero los indígenas permanecen en absoluto mutismo, llegando a creerse que el mar debe haber arrojado algunos cadáveres, pero los indios los han escondido después de despojarlos de las ropas y los objetos de valor"[1249].

La incertidumbre finaliza cuando se conoce que

> "la viuda del capitán Serrés, del buque Ballena [...] ha recibido una comunicación de la Compañía Carbonífera de Lebu por la que se le informa que fue encontrado en las playas cercanas a este puerto el cadáver del capitán Serrés".

La misma información dice que "una pareja de carabineros recorre la costa por si aparecen nuevos cadáveres de la tripulación del Ballena" y que es probable "que el cadáver del capitán Serrés sea traído a Corral para su sepultación"[1250]. Más tarde se indica:

[1246] *El Correo de Valdivia*, Valdivia, 5 de abril de 1930.
[1247] *Op. cit.*, 6 de abril de 1930.
[1248] *Op. cit.*, 5 de abril de 1930.
[1249] *Op. cit.*, 8 de abril de 1930.
[1250] *Op. cit.*, 10 de abril de 1930.

> "después de varios días de incertidumbre, el mar ha comenzado a devolver los cadáveres de sus víctimas, ayer pudimos informarnos oportunamente que el cadáver del capitán del Ballena, señor Serrés, había sido encontrado en la playa a cuatro leguas al sur de Morgüilla"[1251].

A pesar del plural "cadáveres", aparentemente sólo el cuerpo del capitán fue encontrado.

La prensa indica que todos los tripulantes tienen su familia en Corral,

> "de modo que son varias las familias que han quedado en la más espantosa miseria [lo que] despertó entre un grupo de caracterizados vecinos de este puerto la humanitaria iniciativa de recolectar fondos por medio de una pública erogación para repartirlos equitativamente entre las familias de las víctimas que más lo necesiten"[1252].

Se forma, además, una comisión pro-damnificados vapor *Ballena*, que logra reunir entre los habitantes de Valdivia y Corral y las tripulaciones de los buques una importante suma de dinero que será repartida equitativamente entre las familias más afectadas, entre ellas las familias Pérez Reyes, Giménez, Bórquez, Miranda, Barrientos, González y el niño Florindo Saravia[1253].

* * *

Uno de los principales problemas que las instalaciones balleneras tienen con las comunidades ubicadas en sus cercanías, es el de los malos olores; problema que perseguirá a la industria en todos los lugares donde se emplace. Para evitarlo, las industrias procesadoras se establecerán lo más lejos posible de los lugares más poblados, como fue el caso de la planta de San Carlos de Corral respecto del puerto de Corral. Sin embargo, siempre pueden ocurrir imponderables que hagan surgir el problema, tal como se relata en un artículo publicado en la prensa local con el título de "Corral infestado por las ballenas. Protesta del vecindario. Se teme el desarrollo de alguna epidemia", en el cual se notifica:

> "Desde hace varios días reina en el vecino puerto una alarma bastante justificada. Embarcaciones destinadas a la pesca arribaron a Corral llevando a remolque varias ballenas. Estas se hallan en pleno período de descomposición i vician completamente la atmósfera. Las autoridades de la localidad miran con la mayor indiferencia este suceso que puede acarrear más de un resultado perjudicial para el vecindario. En telegramas que tenemos a la vista, numerosos vecinos nos piden nos hagamos eco de su clamor i solicitemos la intervención de las autoridades superiores. Si el denuncio

[1251] *El Correo de Valdivia*, Valdivia, 12 de abril de 1930.
[1252] *Ibid.*
[1253] *Op. cit.*, 4 de mayo de 1930.

tiene, en realidad, la gravedad que sus autores le atribuyen, creemos que debe tomarse alguna medida para poner término a esta alarma i evitar en lo sucesivo la repetición del caso"[1254].

No era habitual que las ballenas obtenidas en una faena de caza fuesen llevadas al puerto de Corral, sino que eran trasladadas a la planta en San Carlos. Sin embargo, el mal tiempo hizo que el ballenero tuviera que guarecerse de forma provisoria, con su caza, en el puerto de Corral. Sin duda, el olor de las ballenas cazadas molestó a los vecinos del puerto, generándose un reclamo que obligó a las autoridades marítimas a intervenir.

El gobernador marítimo de Valdivia, Miguel Ángel Zelada, contesta in extenso el reclamo de los vecinos, explicando la situación desde la perspectiva de la autoridad marítima:

"En la noche del 25 del presente entró el *Germania* trayendo abarloadas dos ballenas recién pescadas a refujiarse en el puerto, huyendo del temporal que reinaba afuera i que no les permitió dejarlas en San Carlos. Como el día 26 en la noche principiare a sentirse algún mal olor despedido por estos cetáceos, que principiaban a entrar en descomposición, el infraescrito ordenó inmediatamente que si el estado del mar lo permitía, saliera la nave de la bahía o, en caso contrario, fuera a fondearse en la ensenada de San Juan, donde por no haber población, no había inconvenientes para que permaneciera, dándosele al efecto de sus despachos, pero como en la noche del 26 se compuso el tiempo, zarpó al amanecer del día 27. El hecho solo de entrar al puerto un vapor con ballenas que no están en descomposición, no constituye un delito ni falta alguna i, de consiguiente, no había motivo que autorizase a la Autoridad Marítima, para tomar medidas que hacían fuego contra una industria que contribuye a la riqueza pública, sino desde el momento mismo en que el ejercicio de dicha industria principió a ocasionar perjuicios a terceros. Tal es la información oficial de lo ocurrido, que envía a ustedes la autoridad marítima superior de la provincia"[1255].

Otro problema deriva de que la naturaleza "riesgosa" de la caza de ballenas y los trabajadores están expuestos a sufrir accidentes. Un accidente, muy comentado, fue el sufrido el 9 de mayo de 1915 por un grupo de trabajadores de la Sociedad Ballenera de Corral, al naufragar la chalupa en la que se dirigían a remolcar una ballena dejada por el buque cazador en la mañana y que

"se encontraba amarrada en la boya de la *Sociedad* que está fondeada a más o menos 350 metros de la playa donde está instalada la planta beneficiadora".

[1254] *El Mercurio*, Valdivia, 28 de abril de 1910.
[1255] *Op. cit.*, 1 de mayo de 1910.

La chalupa, al mando de Carlos Hernández, "que a su vez es el capataz de la *Sociedad*", y tripulada por Vicente Bustamante, Francisco Paredes, Juan Moraga, Amador Risco, Eusebio Paredes y Mauricio González, zarpa en busca de la ballena. A mitad de camino

> "se empezó a notar un pronunciado oleaje, el que a juicio de los tripulantes de ninguna manera era peligroso, pues si así lo hubiesen considerado, habrían desistido de la empresa. De repente surje una gran ola i sin que pudiera evitarse, la chalupa fue volcada, precipitando al mar a los siete hombres que la conducían. Los momentos fueron angustiosos, iniciándose una desesperada lucha entre los infelices náufragos i el poderoso mar que quería hacerlos sus víctimas. A las voces de socorro, acudieron de tierra varios botes con el objeto de prestar ausilio, pero desgraciadamente esta ayuda llegó cuando dos de los siete compañeros habían desaparecido de la superficie. Ellos eran Vicente Bustamante i Francisco Paredes. Estos dos infortunados que tal vez no eran mui prácticos en el nadar, fueron vencidos por las olas i sepultados en su seno. Los cinco compañeros restantes fueron salvados, no sin trabajo. Sobre todo Eusebio Paredes, que a no recibir tan oportuno ausilio también habría perecido. La trágica muerte de Francisco Paredes i Vicente Bustamante ha sido mui sentida en Corral i San Carlos pues eran personas de excelentes cualidades i mui trabajadoras. Paredes era casado, dejando en la orfandad a su esposa i varios hijos. Bustamante era soltero".

La gerencia de la empresa

> "ha expresado el profundo pesar con que ha sentido esta doble pérdida, por haber sido las dos víctimas unos de los mejores trabajadores con que ha contado la empresa, habiendo conquistado la simpatía de sus jefes por su buen desempeño i cualidades sobresalientes"[1256].

Para la redacción de otro de los diarios valdivianos, el accidente ocurre debido que la empresa habría obligado a los trabajadores a salir en la chalupa sin considerar que las condiciones del tiempo no eran las adecuadas y que además era domingo, cuando se supone que los trabajadores deben descansar[1257]. Las autoridades de la empresa contestan que no es su política obligar a los trabajadores a salir con mal tiempo. Además

> "los trabajos de remolque i beneficio de las ballenas son a contrato, i no al día, quedando al arbitrio de los capataces suspender la faena cuando hai mal tiempo. En el caso de ayer los capataces no han considerado el tiempo

[1256] *El Correo de Valdivia*, Valdivia, 11 de mayo de 1915.
[1257] *La Aurora*, Valdivia, 10 de mayo de 1915.

peligroso, i es por esto que iniciaron su trabajo. La sensible desgracia que lamentamos se debe más bien a una cosa fortuita que a exceso de mal tiempo. Respecto del trabajo en día domingo lo explican diciendo que hai semanas enteras en que no entran ballenas, i si estas llegan a veces en día domingo, hai que beneficiarlas enseguida, pues si quedan en el agua más de 24 horas, se descomponen i se pierde el aceite que pueden producir. Esto de ninguna manera quiere decir que el trabajo sea obligado en día malo, pues como fácilmente se puede comprobar con los libros de la *Sociedad*, en varias ocasiones se han perdido dos o más ballenas, las que estando amarradas a la misma boya en que estaba la que motivó la desgracia de ayer, han debido perderse por no esponer la vida de los operarios".

Jorge Anwandter y Johanes Kock terminan indicando:

> "en vez de dar informaciones malévolas, debiera reconocer los enormes beneficios que reporta al puerto de Corral la *Sociedad Ballenera*, que hoy es la única que proporciona trabajo a numerosos trabajadores"[1258].

* * *

Las primeras noticias sobre organizaciones de trabajadores de la producción ballenera surgen con la formación de clubes deportivos, en especial de fútbol, en 1916. La prensa local informa que ese año se produce un encuentro de fútbol de carácter amistoso entre los equipos Estrella del Mar de Corral y Sociedad Ballenera de San Carlos. Así relata el periódico local el encuentro deportivo:

> "Desde las primeras horas de la mañana el público principió a reunirse en la playa de Corral Bajo, ávido de presenciar el espectáculo. Más o menos a las 9½ llegaban los teams a la cancha i después de rifarse el lado, el referee señor Manuel Garcés, presidente del '*América' F.B.C.* dio principio a la partida con el pitazo de ordenanza. Aunque el team de la *Sociedad Ballenera* jugó mui bien i defendió con bravura sus colores, desde el principio pudo notarse la superioridad i excelente preparación de *Estrella de Mar* que sin gran esfuerzo colocó 5 goals a su favor contra 2 del *Sociedad Ballenera*"[1259].

Unos días más tardes la prensa reseña:

> "entre los empleados i trabajadores de la *Sociedad Ballenera de San Carlos* se ha fundado un club de football con el siguiente Directorio: Presidente honorario, don Antonio Navarro; Presidente efectivo, don José Benítez; Vice, don José Puentes; Secretario, don Dámaso Retamal; Prosecretario, don Emilio González; Tesorero, don Carlos Hernández; Protesorero, don

[1258] *El Correo de Valdivia*, Valdivia, 11 de mayo de 1915.
[1259] *Op. cit.*, 2 de marzo de 1916.

David Bustamante; Directores, señores Juan Moraga, Miguel Torres, Mauricio González i Vicente Jiménez; Capitán, don Otto Richter"[1260].

Los trabajadores de la Sociedad se organizan el 15 de agosto de 1925 en el Sindicato Industrial Sociedad Ballenera de Corral, conforme a las disposiciones de la Ley n.° 4057 del 8 de septiembre de 1924, sobre la organización sindical en las industrias[1261]. En el acta de constitución se indica que "el total de obreros de la compañía es de cincuenta y seis" y como el "de los asistentes es de treinta existe por consiguiente más del cincuenta y cinco por ciento del personal de obreros adheridos al presente sindicato"[1262]. Los objetivos, según sus estatutos, son:

> "a) formar entre los asociados un concepto claro de su responsabilidad funcional en el trabajo, como medio de contribuir a la armonía social, al progreso de la industria y a la grandeza de la Nación; b) difundir el conocimiento de las leyes sociales y su bilateral cumplimiento; y c) procurar el mayor bienestar económico, intelectual y moral de sus miembros".

Estará formado por todos aquellos obreros y empleados "cuyos sueldos no excedan de cuatrocientos pesos mensuales, inscritos en los Rejistros del Sindicato y que estén al día con sus cuotas"[1263].

En la reunión de constitución, el sindicato elige su primera directiva, formada por: Miguel González Bilbao, como presidente; Manuel Bastías Sanhueza, secretario; Mauricio Moraga Sanhueza, tesorero; Gabriel Pérez Cárdenas y Marcelino Moraga Sanhueza, directores[1264]. La personalidad jurídica y, por ende, la aprobación de sus estatutos recién se concede en 1932, siete años después de haberse constituido el sindicato[1265]. Se dispone de un listado con las cincuenta y seis personas que aparecen suscribiendo la nómina completa de los socios del sindicato[1266].

Con motivo de la adquisición que hace en 1936 la Compañía Industrial S.A. de la Sociedad Ballenera de Corral, el sindicato debe modificar sus es-

[1260] *El Correo de Valdivia*, Valdivia, 30 de abril de 1916.

[1261] *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 29 de septiembre de 1924.

[1262] Acta de constitución del Sindicato. Expediente Personalidad Jurídica Sindicato Industrial Sociedad Ballenera de Corral. Archivo de la Administración, Fondo Ministerio de Justicia, volumen 4136, 1932. Santiago.

[1263] Artículos 2° y 6° de los Estatutos Sindicato Industrial Sociedad Ballenera de Corral. Archivo de la Administración. Fondo Ministerio de Justicia, volumen 4136, 1932. Santiago.

[1264] Solicitud de personalidad jurídica a S. E. el Presidente de la República. Expediente Personalidad Jurídica Sindicato Industrial Sociedad Ballenera de Corral, 1932. Archivo de la Administración. Fondo Ministerio de Justicia, volumen 4136, fs. 1-2. Santiago.

[1265] DS N° 552 del Ministerio de Justicia, 11 de marzo de 1932. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Justicia, volumen 4136. Santiago.

[1266] Listado de socios del Sindicato. Expediente Personalidad Jurídica Sindicato Industrial Sociedad Ballenera de Corral, Archivo de la Administración. Fondo Ministerio de Justicia, volumen 4136, fs. 5-7. 1932. Santiago.

tatutos y cambiar su nombre por el de Sindicato Industrial Ballenero de la Compañía Industrial San Carlos y Laurel, solicitud que es aprobada en 1938[1267]. En la presentación de los antecedentes aparece protocolizada una asamblea extraordinaria, cuya acta indica que asistieron "sesenta y tres sindicalizados, de un total de noventa socios que componen el sindicato"[1268]; consignándose así un aumento del 61% en la cantidad de socios de la organización sindical. En esta oportunidad la directiva estaba formada por: Baldomero Uribe Díaz, presidente; Dalmiro Pavié Ortiz, secretario; Heriberto Gallardo Ríos, tesorero; Ruperto Cárcamo Saldivia y Nemesio Lavados Leal, como directores[1269].

Debido al cierre definitivo en 1938 de los establecimientos que mantenía la Indus S. A., en la zona de Corral se declara la disolución del Sindicato Industrial Ballenero de la Compañía Industrial San Carlos y Laurel[1270]. Se procede a cancelar su personalidad jurídica[1271] y se designa un liquidador de todos sus bienes[1272]. En el oficio enviado por el Inspector General del Trabajo al ministro del Trabajo donde se solicita la disolución del sindicato y la cancelación de la personalidad jurídica, se indican algunos hechos de relevancia. El primero se refiere a que

> "algunos obreros que pertenecían al referido Sindicato fueron contratados por la misma Compañía en calidad de tripulantes para el buque fábrica que actualmente dispone esta Compañía, para lo cual fueron matriculados como gente de mar en el puerto de Talcahuano".

El segundo puntualiza que los directores del sindicato

> "acuerdan retirarse de la empresa sin tener cargos que hacer a la firma, pues con el cierre de los establecimientos de San Carlos y Laurel, el Sindicato no puede continuar dado que sólo quedarían dos hombres al cuidado de las casas y maquinarias [por lo que] los citados obreros acuerdan aceptar

[1267] DS n.° 2207 del Ministerio de Justicia, 25 de mayo de 1938. Archivo de la Administración. Fondo Ministerio de Justicia, volumen 4932, 1938. Santiago.

[1268] Acta Reunión Extraordinaria, 23 de octubre de 1937. Expediente Reforma de Estatutos Sindicato Industrial Ballenero Corral. Archivo de la Administración. Fondo Ministerio de Justicia, volumen 4932, 1938. Santiago.

[1269] Solicitud de reforma a los estatutos a S. E. el Presidente de la República. Expediente Reforma de Estatutos Sindicato Industrial Ballenero Corral. Archivo de la Administración. Fondo Ministerio de Justicia, volumen 4932, 1938. Santiago.

[1270] Orden Ministerial N° 66, 23 de junio de 1939, Ministerio del Trabajo. Archivo de la Administración. Fondo Ministerio del Trabajo, volumen 442, 1939. Santiago.

[1271] Decreto n.° 3243, Ministerio de Justicia, 7 de julio de 1939. Archivo de la Administración. Fondo Ministerio de Justicia, volumen 5153, 1939. Santiago.

[1272] Designación que recae en Guillermo Herrera del Río, Inspector 2° Jefe de la Inspección Provincial del Trabajo de Valdivia. Decreto n.° 772, Ministerio del Trabajo, 16 de octubre de 1939. Archivo de la Administración. Fondo Ministerio del Trabajo, volumen 442, 1939. Santiago.

la proposición de la Gerencia referente al fuero a que tienen derecho y no tiene inconveniente en que se les pague"[1273].

* * *

El naufragio del *Ballena*, sin tripulación sobreviviente, en 1930 será un duro golpe para la empresa[1274]. Recién iniciada la temporada 1930-1931 en Huafo

> "se notó muy pronto una notable escasez de ballenas, que se tradujo en una considerable merma en la producción de aceite, circunstancia que obligó al Consejo Directivo a paralizar, ya a fines de febrero, las faenas en ese lugar y poner en actividad el establecimiento en Corral, donde se trabajó hasta principios de mayo".

Además,

> "el exceso de producción sobre el consumo fue la causa directa de la enorme baja que sufrieron los precios en Europa [... lo que] hizo imposible toda exportación y la Sociedad tuvo que conformarse con surtir el mercado interno del país [...] Estas circunstancias determinaron una disminución en las ventas de los productos de la compañía, disminución que llegó a un 43% en relación con las efectuadas el año anterior".

La compañía reduce "el monto de sueldos y jornales" y realiza solo los trabajos más indispensables como "las reparaciones necesarias para la conservación de los vapores". En la Junta General Ordinaria realizada en diciembre de 1931 se plantea que "la situación de la sociedad parecía tornarse crítica en atención a los bajos precios de los productos en el país y especialmente en Europa" y que podría ser necesaria su liquidación[1275].

La situación de la Sociedad en 1932 se hace mucho más holgada y en ese momento

> "no existía razón alguna que justificara su liquidación, pues, los productos habían subido de valor en forma apreciable y había mercado en el país para toda la producción, teniendo a la fecha pagadas todas las obligaciones y quedando aun con fondos disponibles para iniciar la nueva temporada de caza que empezará en octubre"[1276].

[1273] Oficio n.° 5477, 21 de junio de 1939. Archivo de la Administración. Fondo Ministerio del Trabajo, volumen 442, 1939. Santiago.

[1274] *El Correo de Valdivia*, Valdivia, 4 de abril de 1930.

[1275] Acta de la Junta General Extraordinaria de accionistas celebrada el 1° de agosto de 1932. En *Diario Oficial de la República de Chile*, n.° 16515, Santiago, 2 de marzo de 1933.

[1276] *Ibid.*

Ese mismo año, la empresa solicita una serie de modificaciones de sus estatutos que tienen por objetivo ajustarse al D L n.° 251 que crea la Superintendencia de Compañías de Seguros, Sociedades Anónimas y Bolsas de Comercio, "que exige nuevos requisitos o pautas a que deben sujetarse en su formación las sociedades anónimas y señala el plazo de un año para que las sociedades existentes conformen sus estatutos a la nueva ley". La Sociedad desea aprovechar la ocasión para "modificar otras disposiciones de los estatutos que la experiencia aconseja llevar a cabo", con el fin de reflejar de mejor manera las características del negocio ballenero. En este sentido, se solicita cambiar la fecha del balance general de octubre a junio, pues la temporada de caza se extiende entre el mes de septiembre hasta abril, por lo que "deben cerrarse los libros en medio del período de caza y en una época en que el negocio demanda por sus actividades, la mayor atención del personal"[1277]. Las modificaciones solicitadas son aprobadas mediante el decreto supremo n.° 157 del Ministerio de Hacienda del 23 enero de 1933[1278].

Entre 1932 y 1935 la empresa logra amortizar las pérdidas anteriores y además obtener algunas utilidades. Sin embargo, las pérdidas durante 1935 desencadenan que la Sociedad decida vender su negocio ballenero a la Compañía Industrial S.A., deseosa de iniciarse en esta actividad.

El 9 de diciembre de 1935 se firma ante el notario de Valparaíso Juan Cavada, una "promesa de venta o contrato ad-referendum" para la transferencia del "activo y pasivo" de la Sociedad Ballenera de Corral a la Compañía Industrial S.A., "promesa que había sido reducida previamente a escritura pública con fecha cuatro del mes en curso" ante el notario de Valdivia José Miguel Varela. Esta promesa de venta contemplaba los siguientes puntos:

a) la Compañía Industrial adquiere los activos y se hace cargo de los pasivos de la Sociedad Ballenera de Corral conforme a un balance e inventario que esta practicaría extraordinariamente el 31 de marzo de 1936;
b) como pago de la transferencia la Compañía Industrial entregaría a la Sociedad Ballenera de Corral, en perfecto dominio, 31 500 acciones con derecho a dividendos desde el ejercicio que comienza el 1 de abril de 1936 y termina el 31 de marzo de 1937;
c) las acciones tendrían un valor nominal de $20 cada una y las emitiría especialmente por la vía de un aumento de capital de $630 000;
d) las 31 500 acciones corresponden exactamente a 1,5 acciones de la Compañía Industrial por cada acción de la Sociedad Ballenera de Corral, de valor nominal de $100[1279]. Los accionistas de la Sociedad Ballenera de Corral recibirán $30 por cada acción con valor nominal de $100.

[1277] Acta de la Junta General Extraordinaria de accionistas celebrada el 1° de agosto de 1932..., *op. cit.*

[1278] *Diario Oficial de la República de Chile*, n.° 16515, Santiago, 2 de marzo de 1933.

[1279] Acta de Asamblea General Extraordinaria de accionistas de la Compañía Industrial, 24 de diciembre de 1935. Archivo de la Administración. Fondo Ministerio de Hacienda, decretos, volumen 14, 1936. Santiago.

La promesa o contrato *ad-referendum* es aprobada y ratificada de forma unánime por sendas reuniones generales extraordinarias de accionistas realizadas el 24 de diciembre de 1935, la de la Sociedad Ballenera de Corral en Valdivia[1280] y la de la Compañía Industrial en Valparaíso[1281]. Esta ratificación implicaba para la Sociedad Ballenera de Corral solicitar su disolución y liquidación anticipada y para la Compañía Industrial el aumento de capital y, por ende, la reforma de sus estatutos solicitudes que son aprobadas por los respectivos decretos supremos del Ministerio de Hacienda n.° 1380 y 1381, ambos del 2 de abril de 1936[1282].

[1280] Acta de Asamblea General Extraordinaria de accionistas de la Sociedad Ballenera de Corral, 24 de diciembre de 1935..., *op. cit.*

[1281] *Ibid.*

[1282] *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 13 de abril de 1936.

Capítulo XII
LA EXPEDICIÓN BALLENERA DE ADOLFO ANDRESEN: EL FRACASO DE UN RETORNO

Una de las operaciones balleneras menos exitosa desarrollada en aguas magallánicas fue la expedición conducida entre los años 1933 y 1935 por el conocido capitán noruego Adolfo Andresen en la Patagonia Occidental Meridional. El nombre de Andresen aparece asociado a la Sociedad Ballenera de Magallanes y a las expediciones antárticas desarrolladas desde el verano de 1906-1907[1283] y hay pocas y muy breves referencias sobre las características específicas de la campaña de 1933-1935[1284], excepto un artículo de divulgación sobre "las penas" de Adolfo Andresen en el golfo de Penas publicado el 30 de octubre de 1986 en el suplemento "Nuestro Mar" del periódico *El Mercurio de Valparaíso*[1285].

Los historiadores noruegos Johann Tønnesen & Arne Johnsen expresan una opinión muy negativa e inexacta sobre tal aventura:

> "Después de sobrellevar tremendas dificultades, pudo organizar en 1933 una expedición consistente en una pequeña factoría flotante y dos cazadores de ballenas, pero nunca zarpó y fue disuelta en el caos de la depresión mundial y el colapso del mercado del aceite de ballena. Andresen, un pionero casi olvidado de la caza de ballenas en los mares del Sur, muere en Chile el 12 de enero de 1940, en abyecta pobreza"[1286].

Sin embargo, a pesar de las innumerables dificultades (y de las opiniones de los mencionados historiadores), los expedicionarios "zarparon" y no solo eso, pudieron cazar un número importante de ballenas. El historiador chileno Mateo Martinić[1287] señala que la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca, con el buque factoría *Presidente Alessandri* y los cazadores *Noruega* y *Chile*, alcanzó a realizar dos campañas de caza operando desde el golfo de Penas hasta el paso Drake, con una captura que llegó a ciento tres ballenas [..., sin embargo] circunstancias de índole financiera y dificultades administrativas originaron la

[1283] Martinić 1972; Pinochet de la Barra 1976; Braun Menéndez 1974.

[1284] Martinić 1975: 11-13, 1977: 315, 2004: 8; Tønnesen & Johnsen 1982: 203-204; Filippi 1997: 255; Sepúlveda 1997: 549, 2008: 22-23.

[1285] Sandoval 1986.

[1286] Tønnesen & Johnsen 1982: 203-204.

[1287] Martinić 2004: 8.

paralización en 1935 de la compañía de Andresen, quien falleció en la mayor pobreza el 12 de enero de 1940.

En términos económicos, y en eso están de acuerdo los historiadores, la operación ballenera emprendida por Adolfo Andresen, de capital financiero y humano mixto, noruego y chileno, fue, sin duda, un verdadero fracaso. La empresa quebró, quedaron muchas deudas, pero, sin duda, el más perjudicado fue el propio Adolfo Andresen, que murió unos años después, en la mayor pobreza. Las razones del "fiasco"[1288] son variadas. La juventud e inexperiencia de la tripulación, la falta de conocimientos legales y administrativos y los problemas personales de Adolfo Andresen, las trabas burocráticas impuestas por las autoridades gubernamentales chilenas, el *lobby* de la competencia, la Sociedad Ballenera de Corral, la antigüedad y malas condiciones de los buques, el bajo precio internacional del aceite, son razones de peso que dificultaron, sin duda, la buena marcha de la empresa.

Más información sobre la marcha de esta iniciativa se puede encontrar en las páginas del diario *El Magallanes* de Punta Arenas. Permite complementar las opiniones contradictorias indicadas por los historiadores con información recogida en el momento que se estaban desarrollando las operaciones balleneras. La mayor parte de los antecedentes que se usan corresponde a un conjunto de cincuenta y ocho textos, de distinta naturaleza y extensión[1289], aparecidos en el diario entre los meses de diciembre de 1933 y febrero de 1936, durante algo más de dos años. En cada uno de estos textos aparecen datos que en su conjunto constituyen un corpus muy rico de información que permite caracterizar en forma bastante detallada esta "nueva" operación ballenera en las costas chilenas.

Entre los textos hay, además, cuatro fotografías no muy nítidas que ilustran en algo ciertas características de la expedición ballenera.

Los textos pueden ser clasificados como noticias, informes, declaraciones y reportajes. Las noticias, son textos breves sobre los balleneros, sus características y las dificultades enfrentadas para desarrollar su tarea. Los informes, en cambio, son textos mucho más extensos preparados por la redacción del diario sobre los problemas, como les gusta señalar, de la "industria ballenera regional", que reflejan la línea editorial del diario[1290]. Las declaraciones, corresponden a opiniones "textuales", completas o extractadas, que distintas personalidades emiten sobre el tema, que pueden coincidir o no con la línea editorial del diario[1291]. Los

[1288] Siri Jensen, nieta de Leif Jensen, uno de los miembros noruegos de las tripulaciones, utiliza ese término para referirse, en una palabra, a los resultados de la expedición. Jensen 2001.

[1289] La extensión de los textos va desde seis a cien líneas, con un promedio de treinta y ocho líneas. En cuatro de ellos se indica al mismo Adolfo Andresen como fuente de la información.

[1290] Se ha incluido entre los informes un resumen extractado de las opiniones que, sobre el mismo tema, entregara el redactor del diario *El Magallanes,* Santiago Pérez, al diario *El Mercurio de Valparaíso.*

[1291] Se tiene así declaraciones del cónsul de Noruega en Magallanes, del director del litoral marítimo de Chile, del director general de caza y pesca, del inspector de caza y pesca de Magalla-

reportajes son textos preparados a través de "visitas a terreno" por personas que acompañarán a los balleneros durante un cierto periodo. Entre estos reportajes tenemos de dos tipos: uno que consiste en cinco fragmentos de un "diario" escrito por H. C. P., que viaja a bordo de uno de los buques balleneros, compartiendo con sus tripulantes[1292] y el otro un extenso texto, con fotografías, sobre la flota ballenera anclada en el canal Fitz Roy, firmado por F. C., iniciales del escritor chileno Francisco Coloane, quien también estuvo con los tripulantes y conversó con ellos[1293].

Estos textos han sido complementados con una serie de noticias aparecidas en la prensa noruega antes, durante y después de la partida de los expedicionarios a Chile[1294].

Se obtuvo, además, valiosa información de algunos de los parientes y descendientes de los balleneros noruegos que formaron parte de la tripulación de los buques[1295]. Uno de ellos entregó copias de veintiún fotografías que poseía Leif Jensen, descuartizador del *Presidente Alessandri*, buque factoría de la expedición, mientras se desarrollaban las faenas balleneras. Entre las fotografías hay seis fotos de los buques y quince de la tripulación, diez a bordo del buque factoría y cinco posando en tierra. En las fotografías a bordo hay una en la que los tripulantes rodean a un par de kaweshkar, pues la zona de caza de los noruegos, el golfo de Penas, corresponde a un territorio recorrido por estos grupos.

Se sabe que hay más datos sobre este viaje: "Leif Jensen, que fue mi abuelo dejó un diario"[1296]. Una revisión de estos nuevos materiales entregará, sin duda, nuevas miradas sobre el aventurado y dramático sueño de Adolfo Andresen y sobre los mecanismos de construcción de una cultura ballenera en el país.

---

nes, de "representantes" de la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca (sin especificar su nombre) y de la Asamblea Popular del Comité Pro Defensa Social de Magallanes. Esta última declaración es un pronunciamiento sobre los problemas laborales de los trabajadores magallánicos, en la que uno de los puntos tiene que ver con la situación de los extripulantes de la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca.

[1292] Los fragmentos publicados corresponden a los siguientes periodos: 14-22 de julio, 5-26 de agosto, 8-18 de noviembre, 24 de diciembre - 5 de enero, 12-15 de enero. No se ha podido identificar al autor del diario ni tampoco logrado ubicar el diario completo, si es que existió en ese formato alguna vez.

[1293] Francisco Coloane habla de este escrito en un libro de carácter autobiográfico: "En ese tiempo estaban cazando ballenas unos amigos míos, los Doberti, en la región de Puerto Barroso, y tenían dos buques balleneros. Uno era el 'Presidente Alessandri'. Yo conocí esa empresa ballenera desde que empezó; tengo un artículo que publiqué en el diario 'El Magallanes' acerca de mi conocimiento de los primeros cazadores de ballenas que llegaron a Chile con barcos factoría. Y fueron de la firma Doberti de Punta Arenas. Les hice una vez una entrevista a unos noruegos, con intérprete, y se publicó en 'El Magallanes' ". Vidal 1991: 57-58.

[1294] Gunnar Stennerson proporcionó copias de varias de las noticias aparecidas en distintos periódicos noruegos sobre la expedición de Adolfo Andresen y gentilmente las tradujo al inglés.

[1295] Entre los que se puede mencionar a Harald Fevang, de Sandefjord, sobrino de Arthur Fevang, que se pudo entrevistar en su casa, y a Siri Jensen, de Oslo, nieta de Leif Jensen, cuyas opiniones aparecieron en un diario de Oslo, la capital noruega. Jensen 2001.

[1296] Jensen 2001.

* * *

Adolf Amandus ["Adolfus"] Andresen había nacido en Sandefjord, Noruega, el 13 de septiembre de 1872. En 1887 se embarca en la barca *Nordstjernen* de Sandefjord y en 1894 es oficial de la barca *Avenir*, también de Sandefjord. Emigra en 1895 a Punta Arenas, Chile, dedicándose a la caza de animales marinos de pieles finas junto con ocasionales operaciones de salvataje de embarcaciones naufragadas[1297]. Se emplea como capitán de buques que navegan por el estrecho de Magallanes entre puertos chilenos y argentinos.

Su oficio le permite observar la gran cantidad de ballenas que había en estas aguas, pensar en el negocio que significaría su caza y viaja a Noruega en 1902 para informarse sobre el cañón arponero y trae uno a Chile, instalándolo en el vapor *Magallanes*, de Braun & Blanchard, de Punta Arenas., obteniendo en las costas magallánicas sus primeras tres ballenas en noviembre de 1903[1298]. Participa primero en la Sociedad en Comandita Andresen, de Bruyne y Cía. Ltda., formada en 1904 con los empresarios Mauricio Braun, Alejandro Menéndez y Pedro de Bruyne, y desde 1906 en la Sociedad Ballenera de Magallanes, conocida en todo el mundo por sus expediciones balleneras antárticas[1299], de la que se habló en uno de los capítulos anteriores.

En 1912 deja la Sociedad Ballenera de Magallanes para formar una nueva empresa, la South American Whaling Company. En el mes de noviembre de 1913 publica en la prensa noruega una invitación a participar en la nueva sociedad, indicando que el capital social de la empresa será de cuatrocientas mil coronas, dividido en cuatrocientas acciones de mil coronas cada una, y que su centro de operaciones será Punta Arenas. Se ha adquirido un buque factoría, el *Sobraon*, en doscientas mil coronas, que recorrerá las costas sudamericanas entre Chile y Colombia[1300]. Operará con el buque factoría *Orión* (ex *Sobraon*) y dos cazadores, *Noruega* y *Corral*, adquiridos a la Sociedad Ballenera Christensen & Co. de Valdivia. Logra cazar, en dos expediciones entre 1914 y 1915, 329 ballenas[1301]. Finalmente en 1915 abandona Chile regresando a Sandefjord (Noruega), su ciudad natal, donde se dedicará al transporte marítimo[1302].

Su paso como armador es breve. La compañía comienza en 1919 y se acaba en 1921. Su socio era su cuñado, el capitán Harald Konrad Evensen. Posee los buques *Sommerdag* y *Magallanes*, nombrado así como recuerdo de su tierra de adopción. La crisis financiera del otoño de 1920 lo lleva a la quiebra y fue forzado a vender todos sus bienes. La gran casa que había comprado en Sandefjord en 1916 fue vendida en remate[1303].

[1297] Martinić 1975: 7.

[1298] Martinić 1973, 1975: 8-9; Tønnesen y Johnsen 1982.

[1299] Martinić 1973.

[1300] *Aftenposten*, Kristianía, 13. november 1913.

[1301] Martinić 1975: 10.

[1302] Martinić 1975, Filippi 1997.

[1303] Esta información fue proporcionada por Gunnar Stenersen. Det Norske Veritas, Oslo, 1920.

En 1932 ya está planeando formar una nueva compañía ballenera para cazar en aguas chilenas. La prensa local informará profusamente sobre esta iniciativa, sus diversas alternativas y posibles dificultades. El *Tonsberg Blad* informa:

> "pretende usar un pequeño buque factoría flotante y un buque cazador [...] las negociaciones para comprar un buque que sirva como factoría se están desarrollando [...] la mirada se ha puesto en un buque de pasajeros británico de 2000 ton con una velocidad de 11½ nudos. El cazador será arrendado. Las negociaciones por el Norrona II de la A/S México se están realizando y probablemente terminarán satisfactoriamente. La tripulación total será de unos 50 hombres y el arponero será Gustav Larsen. La tripulación que se ha contratado ha invertido en una parte del capital"[1304].

Como lo señala un descendiente de uno de estos hombres, en un tiempo de gran desempleo, en el otoño de 1932, Leif Jensen, de veintiséis años, como muchos otros está buscando trabajo. Un armador de apellido Andresen en Sandefjord busca inversores y trabajadores para una expedición ballenera a las costas de Chile[1305].

Unos meses después el *Sandefjord Blad* informa:

> "un antiguo vapor denominado 'Presidente Alessandri' ha llegado a Sandefjord. El buque ha sido comprado en Francia por el capitán Adolf Amandus Andresen, nacido en Sandefjord, que ahora es ciudadano chileno"[1306].

Un par de días después se indica que el buque fue llevado a los astilleros Framnæs en Huvik (Sandefjord) para adaptarlo como buque factoría ballenero[1307]. Adolfo Andresen le cuenta al periódico:

> "todos los hombres a bordo, casi 30 personas, son copropietarios [...]. El beneficio neto de la empresa ballenera planeada será compartido entre todos los hombres a bordo, en relación con su depósito en el negocio. El 'Presidente Alessandri' es por supuesto un buque factoría ballenero muy pequeño y más bien modesto, pero Andresen cree que la expedición económicamente estará en el lado correcto. Las intenciones son perseguir ballenas en el Estrecho de Magallanes y en los fiordos a lo largo de la costa occidental chilena. El buque factoría y los dos viejos cazadores navegarán bajo bandera chilena"[1308].

[1304] *Tønsberg Blad*, Tønsberg, 26. september 1932.
[1305] Jensen 2001.
[1306] *Sandefjord Blad*, Sandefjord, 26. desember 1932.
[1307] *Op. cit.*, 29. desember 1932.
[1308] *Ibid.*

La permanencia de los expedicionarios en Sandefjord no estuvo exenta de dificultades, específicamente financieras, pero pudieron zarparon a fines de octubre de 1933[1309]. En una revista aparecida a comienzos de 1934 se indica:

Figura 23: Sobre con membrete de la compañía enviado el 7 de diciembre de 1934 desde Punta Arenas a Sandefjord. Gentileza Harald Fevang, Sandefjord.

> "un capitán noruego que ha estado comprometido por muchos años con la cacería de ballenas en la costa chilena [...], ha reunido una tripulación noruega de 79 hombres en su factoría ballenera flotante Presidente Alessandri, que navegará bajo bandera chilena. Como hay un considerable desempleo entre los noruegos habitualmente dedicados a la cacería de ballenas, debido a las restricciones de los acuerdos balleneros, no tuvo dificultades en encontrar 79 hombres deseosos de invertir en su expedición de beneficios compartidos. El buque ballenero, que será acompañado por dos más pequeños, operará en las vecindades de las Islas Georgias del Sur en el Atlántico Sur, y el aceite producido será vendido en Chile"[1310].

Como ya se sabe, los expedicionarios no trabajarán en el Atlántico Sur, sino en el Pacífico Sur, frente a las costas de la Patagonia Occidental.

[1309] Gunnar Stenersen cuenta que el *Presidente Alessandri* intentó zarpar subrepticiamente, pero fue descubierto y funcionarios del banco Aktiekreditbanken, ahora DnB Nor, llamaron a la policía para detener al buque hasta que las garantías crediticias estuvieran en orden.

[1310] Thaw 1934: 14.

* * *

El 19 de diciembre de 1933, a las 2:30 horas, llega a Punta Arenas el capitán Adolfo Andresen con los tres buques destinados a la caza de ballenas, el *Presidente Alessandri*, con todas las comodidades del caso para los efectos de manufacturar las ballenas una vez cazadas, y los vapores cazadores *Chile* y *Noruega*[1311]. La tripulación de *Presidente Alessandri* estaba compuesta por cincuenta hombres, la del *Chile* por once y la del *Noruega* por doce, lo que sumaba setenta y tres tripulantes para toda la flotilla ballenera[1312]. Se indica, además, que la tripulación es noruega, pero que en este puerto tomarán tripulación chilena, la extranjera será enviada de retorno en uno de los próximos barcos que llegan del Atlántico[1313].

El *Presidente Alessandri*, era originalmente un carguero de 1 644 grt[1314], impulsado por un motor de 189 nhp[1315] y sus dimensiones eran 255,4 x 35,6 x 21,2 pies[1316] (Lloyd's Register 1934/1935). Fue construido en 1891 por los astilleros Lobnitz & Co. (Renfrew, Reino Unido) como *Suzanne et Marie* para la empresa de cabotaje Worms, Josse & Cie de Le Havre (Francia). En 1933 se le hizo una serie de modificaciones en los astilleros Framnæs (Sandefjord, Noruega), para usarlo como buque factoría ballenero[1317].

El *Noruega* era un cazador de ballenas a vapor, de 114 grt, con un motor de 36 nhp y sus dimensiones eran 91,7 x 18,1 x 11,9 pies (Lloyd's Register 1934/1935). Había sido construido en 1904 por los astilleros Framnæs (Sandefjord, Noruega) como *Hauken I* para la empresa A/S Ørnen (Sandefjord, Noruega). En 1912 fue traspasado a The Norwegian-Canadian Whaling Co. (Oslo, Noruega), en 1926 a A/S Suderø, renombrado como *Lopra* y en 1931 a A/S Ishavet, estas últimas empresas balleneras de Sandefjord, Noruega[1318].

El *Chile* era también un cazador ballenero a vapor, de 174 grt, impulsado por un motor de 58 nhp y sus dimensiones eran 111,3 x 20,1 x 12,0 pies (Lloyd's Register 1934/1935). Había sido construido en 1911 por Framnæs (Sandefjord, Noruega) como *Norrøna II* para la A/S Norrøna (Sandefjord, Noruega). En

[1311] *El Magallanes*, Punta Arenas, 20 de diciembre de 1933.

[1312] *Ibid.*; cf. *El Magallanes*, Punta Arenas, 15 de junio de 1934, que habla de setenta y cinco hombres en total. La cantidad de tripulantes varía de setenta a setenta y cinco, según la fuente consultada.

[1313] *El Magallanes*, Punta Arenas, 20 de diciembre de 1933.

[1314] Grt = Gross Register Tonnage (tonelaje bruto de registro) representa el volumen interno total de una embarcación. Una tonelada bruta de registro es igual a un volumen de cien pies cúbicos (~2.83 m^3 The cubic metre is the SI derived unit of volume...). El tonelaje bruto de registro no es una medida del peso o desplazamiento del buque.

[1315] Nhp=Nominal Horse Power (caballo de fuerza nominal) es una medida usada para estimar la potencia de los motores a vapor.

[1316] Las dimensiones corresponden a eslora (= largo del buque) x manga (= ancho del buque) x puntal (= altura del buque).

[1317] *Sandefjord Blad*, Sandefjord, 29. desember 1932.

[1318] Jonassen y Eggen 2001.

1913 fue traspasado a A/S Sandefjord; en 1923 a A/S Normanna y en 1926 a A/S México, todas empresas balleneras con sede en Sandefjord, Noruega[1319].

El capitán del *Presidente Alessandri* era el propio Adolf Andresen, su primer piloto era Adolf Hansen y el primer ingeniero Andres Christofersen. El capitán del *Chile* era Gustav Larsen, su primer piloto Mauritus Skorge y el primer ingeniero Kristen Laugaas. El capitán del *Noruega* era Harold Hansen, su primer piloto William Christensen y su primer ingeniero Hans Hansen[1320]. Toda la oficialidad y la marinería de los buques era noruega, como queda de manifiesto en un discurso pronunciado por el cónsul de Noruega en Punta Arenas, Hans Henckes, ante el Rotary Club de la ciudad: últimamente se ha aumentado la colonia noruega en Magallanes por los setenta tripulantes de los buques *Presidente Alessandri*, *Chile* y *Noruega*[1321].

Las primeras informaciones de prensa señalan que se cazarán ballenas en los alrededores de bahía Águila, pues allí abundan las ballenas y además expediciones anteriores radicaron allí sus actividades[1322]. Durante los primeros días de enero de 1934 zarpan los buques y se dirigen rumbo al golfo de Penas, y no a bahía Águila, operando en la zona y logrando sus primeras capturas, contando a esa fecha "con cincuenta toneladas de aceite"[1323]. El 6 de marzo de 1934 regresan los buques de la flotilla ballenera a Punta Arenas, con una captura total de cincuenta y siete cetáceos, que rindieron 133,5 t de aceite y 43,5 t de esperma[1324].

En un periódico noruego se publica que el administrador de la expedición esperaba enviar el pago a las familias que quedaron en casa de los tripulantes a fines de febrero de 1934[1325]. Unos días después el mismo periódico informa mediante una breve nota que la producción del *Presidente Alessandri* a la fecha era de seiscientos barriles de aceite[1326]. Se señala que la producción total de la campaña fue de mil barriles y se pensaba obtener un buen precio para el aceite[1327].

Los datos son proporcionados por el propio Adolfo Andresen, interesado, sin duda, en dar a conocer los resultados del viaje y así interesar a inversionistas locales que pudiesen apoyar de forma financiera su empresa. El ballenero noruego expresa, además, que su labor había sido fructífera y que no estaba arrepentido de haber fijado como punto de sus operaciones los alrededores de Puerto Barroso, en el golfo de Penas; que arreglará la situación de los tripulantes de sus barcos en la Gobernación Marítima y todo lo relacionado con la matrícula; que a la industria ballenera se le abre un espléndido horizonte

[1319] Jonassen y Eggen 2001.
[1320] *El Magallanes*, Punta Arenas, 20 de diciembre de 1933.
[1321] *Op. cit.*, 24 de mayo de 1934.
[1322] *Op. cit.*, 2 de enero de 1934.
[1323] *Op. cit.*, 31 de enero de 1934
[1324] *Op. cit.*, 6 de marzo de 1934.
[1325] *Sandefjord Blad*, Sandefjord, 20. februar 1934.
[1326] *Op. cit.*, 22. februar 1934.
[1327] *Op. cit.*, 3. mai 1934.

y que sabrá aprovechar como corresponde las experiencias recogidas en su expedición al golfo de Penas, y que hará una nueva expedición que tendrá mayor duración que la recién terminada[1328].

La flotilla es preparada para realizar una segunda expedición que salga de Punta Arenas a fines del mes de marzo de 1934. Esta expedición durará seis meses, el *Presidente Alessandri* fondeará en Puerto Barroso, en la península de Tres Montes, golfo de Penas, punto donde la caza de ballenas presenta buenas perspectivas y los dos balleneros, el *Noruega* y *Chile*, harán recorridos hasta las alturas de Corral[1329], dado que es la zona más indicada para obtener un buen resultado[1330], indicando, incluso que podrían alcanzar hasta los mares cercanos a las islas Guaitecas[1331] Los buques se encuentran anclados, en el mes de abril, en la zona de Puerto Bueno, esperando el momento oportuno para dirigirse a Puerto Barroso[1332]. Sin embargo, el 12 de junio se informa que las faenas han sido suspendidas y que los buques deben regresar a Punta Arenas por no haberse constituido en conformidad a la ley[1333]. No existe mucha claridad informativa respecto de las características específicas de este frustrado viaje que, obviamente, no fue productivo.

* * *

La Gobernación Marítima de Magallanes había otorgado un permiso provisorio o pasavante de navegación a la flotilla ballenera para operar en aguas chilenas mientras realizaban los trámites para constituirse de acuerdo con la normativa vigente. Una de las primeras medidas fue formar una empresa denominada Comunidad Chileno-Noruega de Pesca dedicada a la caza de ballenas en los mares australes del país, formada por la tripulación noruega de los buques[1334], los que han constituido una comunidad para dedicarse a la pesca de la ballena, con un 60% de capital chileno, y han obtenido en su primera expedición el más franco éxito, que servirá de base para la implantación definitiva de la industria, con los consiguientes beneficios para la región y también para el país, ya que los productos de la pesca se emplean para la fabricación de jabones finos y otros usos industriales[1335].

Las principales dificultades experimentadas por la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca para reanudar las cacerías son legales y tienen que ver con

[1328] *El Magallanes*, Punta Arenas, 6 de marzo de 1934.

[1329] *Op. cit.*, 14 de marzo de 1934.

[1330] *Op. cit.*, 22 de marzo de 1934.

[1331] *Op. cit.*, 11 de abril de 1934.

[1332] *Op. cit.*, 11 de junio de 1934.

[1333] *Op. cit.*, 12 de junio de 1934.

[1334] En una primera instancia se indica que los señores D. Blanco y F. Sammsing forman parte de la sociedad. *El Magallanes*, Punta Arenas, 11 de abril de 1934, desmentido posteriormente, pues los aludidos señalan que no son parte de ella, formada solo por la tripulación noruega de los buques. *El Magallanes*, Punta Arenas, 12 de abril de 1934.

[1335] Discurso del cónsul Enrique Henckes ante el Rotary Club de Punta Arenas. *El Magallanes*, Punta Arenas, 24 de mayo de 1934.

los porcentajes mínimos requeridos de capital y de personal nacional en la nueva sociedad. La paralización de faenas se habría desencadenado por una denuncia efectuada por la Sociedad Ballenera de Corral y una consecuente petición de retiro de la autorización provisoria que la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca había obtenido, cuestión que se hace efectiva mediante una orden de la Dirección de Litoral Marítimo a la Gobernación Marítima de Magallanes. La Sociedad Ballenera de Corral reclama el perjuicio que le significaba que otra compañía establecida más al sur que ellos pudiera hacerle la competencia y destruir el monopolio de hecho que había logrado para sus faenas en el sur de Chile[1336].

El director de Litoral Marítimo, Silvestre Calderón, señala:

> "la comunidad mencionada está constituida en forma abiertamente contraria con nuestras leyes, que el capital era íntegramente noruego y la totalidad de los tripulantes noruegos, contratados por dos años. En vista de esta situación anormal, se exigió a los armadores normalizarla, de acuerdo con la legislación de Chile, y como pasara tiempo sin obtenerse nada de los comuneros, se dispuso la retención de las naves en Magallanes [...]. La firma para explotar en este país legalmente, deberá constituir en Chile el sesenta por ciento de su capital, y se necesita que sus tripulaciones estén constituidas de acuerdo con la Ley de Pesca y demás leyes marítimas"[1337].

La Comunidad Chileno-Noruega de Pesca contesta las aseveraciones del director de Litoral Marítimo señalando que son inexactas, por cuanto, el 17 de mayo último fueron entregados en la Gobernación Marítima de Magallanes los documentos que acreditan la constitución legal de la Comunidad, consistentes en copias autorizadas de las escrituras públicas del 27 de marzo y 12 de mayo último, suscritas en la notaría Vergara de esta ciudad, en las cuales consta que más del sesenta por ciento del capital es chileno[1338], documentos que han sido remitidos por vía marítima en forma oportuna y avisado su envío por telegrama a la Dirección del Litoral Marítimo en Valparaíso.

La Gobernación Marítima de Magallanes habría expresado su conformidad, reiterando la autorización para entregar un pasavante provisorio mientras se obtiene el zarpe definitivo, a fin de no continuar perjudicando los intereses de la Comunidad y comprobado también que se ha sujetado a las disposiciones legales vigentes, que se refieren al monto del capital chileno, tripulación chilena, proporción de salarios y demás pertinentes, como, asimismo, a las diligencias de arqueo e internación legal de las naves. La empresa solicitará a la Dirección General de la Armada la instrucción de un sumario administrativo con el fin de establecer las responsabilidades en este atraso, por el perjuicio

[1336] *El Magallanes*, Punta Arenas, 13 de junio de 1934.
[1337] *Op. cit.*, 20 de junio de 1934.
[1338] *Op. cit.*, 21 de junio de 1934.

enorme que ha significado a sus intereses esta paralización indebida y sin precedentes en los anales marítimos de este puerto[1339].

En realidad los temas del porcentaje de capital en la comunidad y de tripulación chilena en los buques habían sido informados de manera profusa y con bastante anterioridad por la prensa[1340]. El 27 de marzo de 1934 se firmó la escritura pública de constitución legal de la Comunidad Ballenera Chileno-Noruega y el 12 de mayo se firmó la escritura de compra del 63% del haber total de la comunidad, que alcanza a novecientos setenta y tres mil dos cientos pesos, por el conocido armador y comerciante de esta plaza don Alfredo Doberti[1341]. Se indica, además, que casi la mitad de los componentes de la antigua compañía fue repatriada a su país de origen para satisfacer el porcentaje de ciudadanos chilenos que tripularían los barcos[1342].

En un informe enviado por Rodolfo Westhoff, inspector provincial de Caza y Pesca de Magallanes al director general de Caza y Pesca se indica, además, que la tripulación superior, o sea, la oficialidad, está formada por noruegos, todos técnicos y profesionales capacitados para actuar en las distintas especialidades de esta industria, siendo, por esta razón, un elemento valioso que dejaría parte de sus conocimientos a fin de que con el tiempo sea aprovechado por los nacionales y muy en especial por el elemento obrero[1343]. Incluso, en una nota correspondiente al segundo viaje se informa que el estado de la tripulación es excelente y el adiestramiento durante el viaje de los tripulantes chilenos que por primera vez participarán en la caza de las ballenas en nuestros mares está dando, según comunicados que se conocen, buenos resultados[1344].

Pero el problema no solo era que no podían continuar cazando ballenas, sino que el aceite producido durante el primer viaje fue embargado. La Superintendencia de Aduanas de Valparaíso ordena a la Aduana de Valdivia retener allí el aceite que estaba depositado para su venta en las plazas comerciales del norte del país, con el perjuicio para los intereses de esta naciente Comunidad que no tiene otra culpa que haber hecho uso de una autorización dada por la autoridad competente y que está deseosa de dar cumplimiento absoluto a las leyes y reglamentos nacionales del ramo[1345]. Este era un golpe serio para las pretensiones de la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca.

Todas estas dificultades se explican, según *El Magallanes*, por el "escandaloso" *lobby* de la Sociedad Ballenera de Corral ante diversas autoridades nacionales, pues siente amagados sus intereses con la competencia y no trepida en provocar conflictos entre las autoridades del ramo, para obtener la paralización de esta nueva industria regional, llamada a dar trabajo al elemento nacional cesante y movimiento al comercio de esta localidad, para obtener un

[1339] *El Magallanes*, Punta Arenas, 21 de junio de 1934.
[1340] *Op. cit.*, 11 de abril de 1934, 12 de abril de 1934 y 24 de mayo de 1934.
[1341] *Op. cit.*, 13 de junio de 1934.
[1342] *Op. cit.*, 17 de junio de 1934.
[1343] *Op. cit.*, 15 de junio de 1934.
[1344] *Op. cit.*, 11 de junio de 1934.
[1345] *Op. cit.*, 14 de junio de 1934.

monopolio de pesca que ley alguna les ha otorgado y que el gobierno, por el contrario, en su política pesquera nacional, no apoya ni puede aceptar por ir en contra de los verdaderos intereses nacionales[1346].

* * *

Luego de superar las dificultades descritas, la flotilla zarpa de Punta Arenas el sábado 14 de julio para dirigirse a Río Verde y aprovisionarse del carbón necesario para un largo viaje, pues se estima que permanecerán en la zona del golfo de Penas por más de cuatro meses[1347]. El *Presidente Alessandri* llevaba a Fellemberg, de capitán y a Zagievic de piloto, prestigiados marinos residentes en Punta Arenas[1348]. El 25 de julio siguen hacia Puerto Bueno donde se quedarán hasta el 5 de agosto, cuando salen a Puerto Barroso, llegando el 9 de agosto, con una escala forzada por el mal tiempo en Puerto Edén. Recién trece días después, en la medianoche del 22 de agosto, llega el Chile con las dos primeras ballenas cazadas en el viaje[1349]. Los buques son abastecidos de provisiones desde Punta Arenas mediante embarcaciones que se encargan también del traslado de la correspondencia entre los tripulantes y sus amigos y familiares de la ciudad. En una noticia se indica que las cartas y encomiendas pueden ser depositadas en las oficinas de la Agencia de la Flota Ballenera, calle Roca n.° 960, altos de la tienda 'A la Ciudad de Londres'[1350].

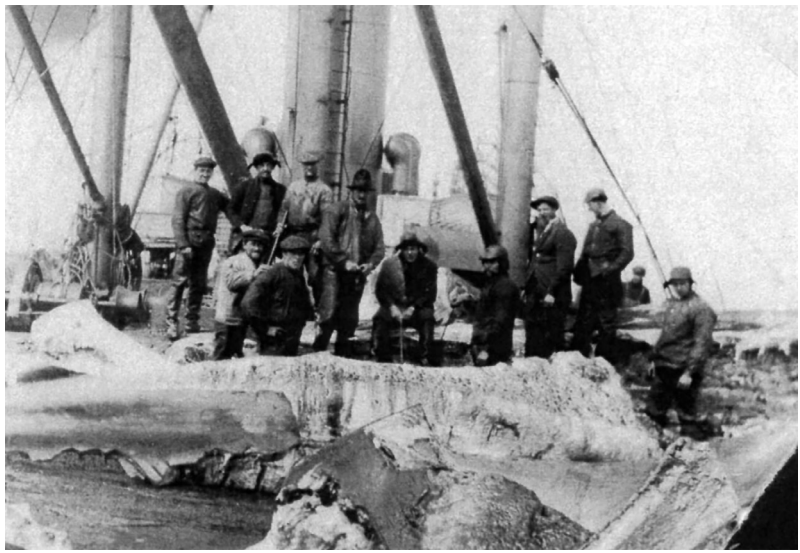


Figura 24: Un grupo de balleneros noruegos a bordo del *Presidente Alessandri*, 1934. Foto Leif Jensen, gentileza de Harald Fevang, Sandefjord.

[1346] *El Magallanes*, Punta Arenas, 14 de junio de 1934.
[1347] *Op. cit.*, 18 de julio de 1934.
[1348] *Op. cit.*, 24 de julio de 1934.
[1349] *Op. cit.*, 26 de septiembre de 1934.
[1350] *Op. cit.*, 28 de octubre de 1934.

La expedición dura nueve meses y capturan 135 ballenas, las que produjeron 683 toneladas de aceite[1351], por debajo de las expectativas con las que se iniciara el viaje. Permanecen en la zona del golfo de Penas hasta el mes de abril de 1935 y el 8 de mayo de 1935 regresan a Punta Arenas[1352].

El retorno de los expedicionarios no fue de los mejores. A pesar de que en los primeros meses de trabajo la flotilla de balleneros obtuvo

> "un espléndido resultado como lo demostraron los diversos embarques de aceite y especies industrializadas, de que hemos dado cuenta y se han enviado al Norte, [...] los temporales que azotaron la región del golfo en los últimos tiempos, no permitieron que el trabajo se hiciera tan intensivo como en el verano"[1353].

Para la redacción de *El Magallanes* la causa del fracaso de la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca tiene que ver con las dificultades que encontró a su llegada a este puerto para iniciar su trabajo, permaneciendo amarrada cerca de ocho meses a todo gasto, mientras cumplía los requisitos legales que le salieron al paso, y otras de orden administrativo y de mercado, que apresuraron su caída[1354]. Fueron muchos los factores que incidieron en los malos resultados de la expedición: las dificultades experimentadas antes del inicio del tercer viaje, la poca cantidad de cetáceos capturados debido al mal tiempo, el bajo precio del aceite en el mercado mundial, la escasa flexibilidad de los acreedores y también la mala administración de la compañía. La suma de estos factores provoca la quiebra de la comunidad, la demanda puesta por sus propios trabajadores y el remate de todos sus bienes para hacerle frente.

El 1 de junio de 1935 los trabajadores balleneros presentan una demanda por sus salarios impagos[1355], resuelta a su favor por el Juzgado del Trabajo de Punta Arenas que ordena pagar a la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca la suma de $629 598,24, incluidos los salarios de la tripulación chilena que participó en las labores balleneras [...], y además cancelar los pasajes de la tripulación noruega hasta un puerto de su patria[1356]. Para pagar lo resuelto judicialmente se sacan a remate los bienes de la compañía, el aceite producido y los tres buques, siendo la postura mínima para el *Presidente Alessandri* de $800 000, para el *Chile* de $310 000 y para el *Noruega* $200 000[1357].

[1351] Estos valores se obtuvieron restando lo producido durante el primer viaje (cincuenta y siete ballenas y 177 t de aceite) a los totales entregadas por Rodolfo Westhoff en un informe general sobre la pesca en la región magallánica, publicado en *El Magallanes* el 18 de septiembre de 1935.

[1352] *El Magallanes*, Punta Arenas, 9 de mayo de 1935.

[1353] *Op. cit.*, 9 de mayo de 1935.

[1354] *Op. cit.*, 13 de agosto de 1935

[1355] *Op. cit.*, 2 de junio de 1935

[1356] *Op. cit.*, 26 de junio de 1935.

[1357] *Op. cit.*, 13 de agosto de 1935.

Sin embargo, la solicitud de quiebra planteada por las firmas Braun & Blanchard y Menéndez Behety, acreedores de la Comunidad, con el fin de recuperar sus préstamos, paraliza los remates del aceite y los buques por varios meses[1358]. Los obreros balleneros recibirán el apoyo del Sindicato de Gente de Mar[1359] y de una asamblea popular organizada por el Comité Pro Defensa Social de Magallanes, que le pide al Intendente que:

> "se arbitren los medios para que se le cancelen sus salarios impagos a los trabajadores balleneros, con o sin remate de la mercadería y los barcos o, bien, que se organice una comunidad ballenera, con participación de los trabajadores afectados, haciéndoseles entrega de las naves y material de trabajo que represente el monto de la deuda, y si la comunidad no fuese capaz por si sola de financiarse, se consiguiera la ayuda del Estado, para que así, honrada y útilmente para el país, pudiesen ganar su sustento numerosas familias de Magallanes"[1360].

Incluso, una comisión formada por los extrabajadores balleneros: Juan Llanquín, Belisario Arancibia, Juan González, Juan Pérez y Eduardo Ibarra se entrevistará con el director general de la Armada, de visita en Punta Arenas, para informarle de su situación y solicitar su apoyo[1361].

El remate será postergado, por motivos diversos, en varias oportunidades[1362]. Es así como en la reunión de la Junta de Acreedores del 3 de enero de 1936 no se llegó a acuerdo por falta de quórum reglamentario. Los créditos que adeudaba la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca a sus acreedores ascienden a $471 074[1363]. Luego de muchas gestiones se llega a un acuerdo de venta de los buques por trato directo. No hay información sobre lo ocurrido con la venta del aceite.

La Compañía Industrial Indus S.A. que había decidido ingresar al negocio de la caza de ballenas, comprando los activos y pasivos de la Sociedad Ballenera de Corral a fines de 1935, ve la situación de la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca como una oportunidad y realiza una oferta por los tres buques de $1 050 000[1364]. La venta se retrasa debido a que el síndico general de quiebras solicita suspenderla hasta la llegada a Punta Arenas de un abogado inspector de la sindicatura con amplias facultades para finiquitar las negociaciones[1365]. En el mismo buque que llega el abogado inspector Enrique Vergara Betancourt

[1358] *El Magallanes*, Punta Arenas, 14 de noviembre de 1935.
[1359] *Op. cit.*, 20 de noviembre de 1935
[1360] *Op. cit.*, 30 de diciembre de 1935.
[1361] *Op. cit.*, 10 de diciembre de 1935.
[1362] *Op. cit.*, 5 de diciembre de 1935.
[1363] *Op. cit.*, 4 de enero de 1936.
[1364] *Op. cit.*, 16 de enero de 1936.
[1365] *Op. cit.*, 20 de enero de 1936.

viene el representante de la compañía industrial Indus S.A., Roberto Smart[1366]. El día 4 de febrero de 1936 firman en la notaría Vergara Antúnez de Punta Arenas la escritura de venta de los buques el síndico de quiebras Enrique Abello y el representante de la compañía Roberto Smart, por $1 050 000[1367]. El 12 de febrero de 1936 se deposita en el Juzgado de Letras de Punta Arenas la suma de $172 000 para proceder al pago de salarios y sueldos del personal de obreros que trabajaron en las faenas de caza de ballenas y que se encontraban impagos por espacio de más de un año a esta parte[1368].

El 17 de febrero de 1936 llega un grupo de oficiales de la Marina Mercante, que llevarán los buques a Valparaíso acompañados por el último capitán del *Presidente Alessandri*, Juan Fellemberg, el telegrafista Carlos Jiménez y marinos de tripulación[1369]. El 29 de febrero la flotilla deja Punta Arenas con rumbo a Valparaíso, terminado con las "penas" de la Comunidad Chileno-Noruega[1370], pero no con las del capitán Adolfus Andresen, las que acabarán solo con su muerte, el 12 de enero de 1940[1371].

* * *

No se estuvo presente en la expedición, pero hay datos de testigos de primera mano que permiten realizar, usando esos testimonios, una etnografía reconstructiva de la cacería de ballenas. Se produce en dos ámbitos separados, pero relacionados: el de la cacería propiamente tal y el del procesamiento, donde se obtienen los productos que interesan de la ballena.

La mejor descripción de la cacería desarrollada por estos balleneros se encuentran en el reportaje escrito por el escritor chileno Francisco Coloane[1372].

> "La primera etapa, una vez que los dos buques cazadores, 'Noruega' y 'Chile', abandonan el refugio donde queda estacionada la industria flotante del 'Presidente Alessandri', corresponde al denominado avistamiento. Para ello, en la cofa, dentro del característico 'barril', ya hay un vigía que recorre con sus ojos la dilatada superficie del mar. Las olas sacuden a veces la pequeña embarcación en tal forma que permanecer en ese puesto barrido por las aguas, es un heroísmo continuado de viejos lobos de mar. La guardia en el 'barril' se hace cada dos horas, y es obligación igualitaria desde el capitán hasta el último grumete. Cuando el vigía descubre, por el espauto o chorro de agua, la ballena, el capitán se hace cargo de las maniobras: toma posesión del timón y, con verdadero instinto, con una astucia de cazador hecha sangre, calcula el lugar en que irá a salir el animal

[1366] *El Magallanes*, Punta Arenas, 23 de enero de 1936.
[1367] *Op. cit.*, 5 de febrero de 1936.
[1368] *Op. cit.*, 14 de febrero de 1936.
[1369] *Op. cit.*, 17 de febrero de 1936.
[1370] Sandoval 1986: 16.
[1371] Martinić 1975.
[1372] *El Magallanes*, Punta Arenas, 16 de septiembre de 1934.

después de una zambullida, y hacia allá lanza el barquichuelo haciendo una verdadera cortada".

El piloto, otro avezado cazador,

"está junto al cañón, sentado en la misma 'rada' del buque. Cuando la ballena aparece en la superficie del agua, ya el barco está encima maniobrando rápidamente en zigzag, a una distancia de 30 a 40 metros, y el cañón buscando hábilmente el lugar sensible por donde irá a introducirse el arpón. ¡Es el instante! ¡Se produce una detonación y a los seis segundos otra! ¡En las entrañas colosales ha explotado la granada! Las espoletas se abren y hacen carne, la ballena herida se lanza veloz, los carreteles van desenrollando cable y más cable, hasta que se producen los estirones que amortigua el resorte, y el gigante del mar muere. Todo ha sido sencillamente emocionante. Una vez que el coloso ha muerto, todo parece lanzar un suspiro de alivio. Si el mar está embravecido, defendiendo la reliquia de su población remota, parece calmarse...

Una vez que el animal ha muerto, el barco se acerca recogiendo el cable y, sobre el cuerpo de la ballena, los marineros introducen un asta de hierro de ocho metros, a cuyo extremo una bandera flamea con el nombre del buque como insignia grotesca, del animal caído. Se abandona la ballena a la deriva, y el barco continúa la caza. Y al final de la jornada diaria, los dos cazadores empiezan a recoger sus piezas conquistadas y las remolcan despaciosamente hasta el costado del buque madre. A veces, por supuesto, regresan sin nada, huyendo de las tempestades y aporreados fieramente por el mar.

El cañón es un arma realmente poderosa y está cargado con un extraño proyectil, que mide más de un metro cincuenta de largo por tres pulgadas y media de diámetro y pesa alrededor de cien kilos: es el arpón. Lleva en el extremo cuatro horquillas o espoletas de 85 cm. cada una, amarradas fuertemente a una granada de 450 gramos de pólvora, y en el otro extremo va engrilletado un cable manila de mil metros de extensión, el que va a enrollarse en grandes carreteles en el fondo del barco, y adherido a un resorte gigantesco, que permite que el buque no se de vueltas o se haga trizas con los formidables estirones de alguna ballena herida.

Una vez que los cazadores entregan las ballenas, comienza su procesamiento 'con personal idóneo', que es realizado al costado o en el buque factoría".

El inspector de pesca de Magallanes Rodolfo Westhoff le informa a la Dirección General de Caza y Pesca del Ministerio de Agricultura en Santiago sobre los procedimientos que se usan para el procesamiento de los cetáceos según los datos proporcionados por representantes de la Comunidad Chileno Noruega de Pesca[1373]:

[1373] *El Magallanes*, Punta Arenas, 16 de octubre de 1934.

> "Una vez cazadas, las ballenas son conducidas a remolque al costado del buque fábrica, donde son izadas a bordo, procediendo después a dividir en trozos su cuerpo en una enorme plataforma que posee especialmente para estas operaciones el buque-fábrica, una vez hecha esta operación se procede a llenar los tachos o calderas con estos pedazos o trozos de ballena en que se verifica la extracción de aceite bajo la presión del vapor. Estos tachos o calderas son el total 9 y tienen capacidad para reducir unas 30 toneladas de grasa en aceite en 24 horas, siendo la producción diaria durante las faenas de un término medio de 10 a 12 toneladas".

Francisco Coloane, sin embargo, indica que sobre los cuerpos de las ballenas que están a flor de agua, se desarrolla el descuartizamiento y luego los trozos de carne son izados al interior del buque, por medio de las plumas y maromas[1374]. H.C.P. confirma algunas de estas observaciones cuando escribe en su diario:

> El Inspector Westhoff agrega que no se aprovechan los huesos ni los intestinos de las ballenas, pues esto demandaría instalaciones terrestres especiales, instalaciones que no tiene la Comunidad Chileno Noruega de Pesca. Sin embargo, las ventajas de este sistema radican en que como la fábrica flotante siempre está cerca de la base de operaciones de los barcos cazadores, recibe siempre las ballenas frescas, recién capturadas, lo que no sucede en las estaciones terrestres que en la mayoría de los casos deben elaborar y beneficiar ballenas muertas ya desde varios días, produciendo por consiguiente un aceite de pésima calidad[1375]. En otra nota el mismo Inspector de Caza y Pesca de Magallanes señala que una ballena se procesa en forma muy rápida, demorándose tres o cuatro horas a lo sumo su transformación en aceite"[1376].

* * *

Otro testimonio interesante de esta expedición son los despachos enviados a la redacción de *El Magallanes* por H. C. P, que viajaba a bordo del *Presidente Alessandri*. Estos despachos están escritos en la forma de un diario a bordo y el periódico publica cinco textos que cubren parte de la campaña ballenera. En la primera nota enviada el 22 de julio de 1934 desde Mina Elena en Río Verde, el reportero, luego de enumerar los distintos lugares por los que pasan los buques, Punta Arenas, cabo San Isidro, cabo Froward, canal Jerónimo, isla Englefield, canal Fitz Roy, punta Meric, punta Fenton, hasta anclar en la Mina Elena, termina con un estruendoso:

[1374] *El Magallanes*, Punta Arenas, 16 de septiembre de 1934.
[1375] *Op. cit.*, 16 de octubre de 1934.
[1376] *Op. cit.*, 22 de noviembre de 1934.

> "¡chilenos y noruegos!, extendamos la vista hacia el amplio horizonte de trabajo que nos muestra el futuro y que el recuerdo de los sinsabores del pasado haga más grande nuestro esfuerzo"[1377].

La segunda nota se inicia el 5 de agosto de 1934 fecha en la que los expedicionarios zarpan de Puerto Bueno. Un elemento muy interesante en este viaje tiene que ver con las relaciones que se establecen entre los marineros noruegos y los chilenos contratados en Punta Arenas y embarcados principalmente en el *Presidente Alessandri.* H.C.P. escribe en su diario ese día lo siguiente:

> "a medida que transcurre el tiempo se afianza nuestra amistad con los noruegos, reacios en un principio, tal vez por la incomprensión del idioma o desconocimiento de nuestro carácter".

El 18 de agosto agrega:

> "a la hora del almuerzo se nos ha servido como extra un estofado de 'pato lile', condimentado con ciruelas cocidas. Es un plato favorito de los noruegos. Poco a poco nos vamos familiarizando con sus costumbres y ellos con las nuestras".

El 26 de agosto opina que la misa de los noruegos es muy interesante. Unas cuantas palabras del Evangelio dichas por un "pastor" improvisado y después puro canto y música[1378]. Son palabras breves, pero muy significativas.

Tocan en Puerto Edén, donde reciben la visita de un grupo de kaweshkar. H.C.P. cuenta que fondeados en Puerto Eden, "no tardamos en recibir la visita de una nueva tribu de indígenas"[1379], seguramente kaweshkar. Entre las fotografías que acompañan el texto de Francisco Coloane publicado en *El Magallanes* aparece una fotografía de un grupo de jóvenes kaweshkar a bordo del *Presidente Alessandri*[1380]. Harald Fevang nos entregó una copia de otra fotografía tomada por el "descuartizador"[1381] Leif Jensen, que muestra a otro grupo de kaweshkar en el *Presidente Alessandri.*

Luego atraviesan el golfo de Penas y el *Presidente Alessandri* llega el 9 de agosto de 1934

> "después de doce horas de pésima navegación a Puerto Barroso; el *Chile* y el *Noruega* siguen mar afuera, para regresar dos días después con la misma noticia: no hay ballenas".

[1377] *El Magallanes*, Punta Arenas, 24 de julio de 1934.
[1378] *Op. cit.*, 26 de septiembre de 1934.
[1379] *Op. cit.*, 26 de septiembre de 1934.
[1380] *Op. cit.*, 16 de septiembre de 1934 (véase figura n.º 4a).
[1381] Especialista dedicado a cortar las ballenas en lonjas o pedazos. También era denominado "flinchador". *El Magallanes*, Punta Arenas, 26 de septiembre de 1934, un anglicismo derivado de *flencher* o *flenser,* descuartizador de ballenas.

El 23 de agosto de 1934, el *Chile* llega con dos ballenas a remolque, por lo que "hoy se ha dado comienzo al trabajo". H.C.P. lo describe de la siguiente manera.

> "Izadas a flor de agua, los noruegos en un bote inician la tarea de dividirlas en pequeñas lonjas (cada una de 15 metros de largo), que son depositadas sobre la cubierta del buque-fábrica. Dos hacheros se encargan de convertirlas en trozos más pequeños que los marinos chilenos arrastran hasta los tachos. Llama la atención la facilidad con la que ejecutan el trabajo más difícil el contramaestre Livert Dahle y los flinchadores Leif Gradval y Leif Jensen"[1382].

La tercera nota informa sobre la visita del vapor *Alejandro* y la permanencia de los expedicionarios en Puerto Barroso, el estado de ánimo que incita "a ocultar a las miradas novedosas nuestra pobreza de abandonados", remarcando:

> "mientras ellos van de regreso al terruño, pletóricos de ilusiones, acusando en todos sus gestos la alegría de vivir, nosotros, pobres víctimas de las injusticias del destino, no parecemos humanos".

Apenas pueden responder a las preguntas de los amigos que los visitan:

> "¿cuánto tiempo llevan por acá?, cuatro meses... ¿cuándo vuelven?, no sabemos... y ante la última interrogante de ¿se acostumbran a esta vida?... el corazón se calla y solo responden nuestros labios... sí, estamos acostumbrados".

El 16 de noviembre llega en el *Avilés* Alfredo Doberti, uno de los principales dueños de la compañía, "viene a ver la forma como se gana la plata y se ha convencido que cuesta mucho ganarla"[1383]. No entrega datos sobre la caza de ballenas.

En la cuarta nota H.C.P. informa sobre la celebración de las navidades a bordo del *Presidente Alessandri*. Se celebrará en el entrepuente del buque,

> "engalanado con las banderas de ambas naciones. Luego de cenar en el salón comedor del barco, donde 'el mejor adorno, sin lugar a dudas, lo constituyen sendos botellones de vino tinto', de los discursos, 'donde la palabra armonía es invocada por todos los oradores', y los brindis, porque 'todos los días haya 'plenty' ballenas', bajan al entrepuente, donde chilenos y noruegos, tomados de la mano cual si quisieran unirse una vez más en sus aspiraciones de triunfo, giran alrededor del árbol de Pascua, entonando cánticos y alabanzas, según la tradición noruega"[1384].

[1382] *El Magallanes*, Punta Arenas, 26 de septiembre de 1934.
[1383] *Op. cit.*, 4 de diciembre de 1934
[1384] *Op. cit.*, 13 de febrero de 1935.

Se informa que el vapor *Araucano* trae de Lota "504 toneladas de carbón, que pensamos hacer durar hasta fines de marzo". El buque factoría

> "debe cambiar de fondeadero cada dos meses; a principios de invierno la cacería se hará en los canales y después volveremos nuevamente al golfo".

Se informa que el año

> "se ha cerrado con cien ballenas y al *Noruega* le ha tocado la suerte de abrir la cuenta para 1935 con una ballena de aleta que ha producido solo dos toneladas de aceite en cambio una ballena azul cazada a fines de diciembre produjo veinte toneladas"[1385].

En la quinta y última nota, escrita el 16 de enero de 1935, H.C.P. habla muy poco de la caza de ballenas y mucho del estado de ánimo de los balleneros, de sus distracciones y entretenciones:

> "algunos van a buscar erizos, otros salen de caza y los más se quedan a bordo jugando al truco, al casino, a las damas, o haciendo algún trabajo particular: baquillas, palillos para tejer, anillos, bastones, lapiceras, colgantes, etc. Los más retraídos se entretienen sacando el solitario"[1386].

* * *

Es importante revisar el uso que se hace en la literatura de la información obtenida en los reportajes. La primera vez que Francisco Coloane usa los datos obtenidos en su reportaje en Puerto Barroso es en su novela *El último grumete de la Baquedano,* publicada en 1941. Relata que la *Baquedano,* luego de doblar el cabo de Tres Montes, se encuentra en la bahía de Puerto Refugio, en la parte norte del golfo de Penas, con "una flota ballenera, con el buque madre y cuatro pequeños cazadores", que, como ellos, "capeaba el temporal"[1387]. En el capítulo denominado "La caza de ballenas" describe un evento de caza en el que participan los marineros de la *Baquedano,* a bordo del buque *Noruega,* uno de los cazadores de la flota ballenera[1388], usando la información que le fuera entregada por sus entrevistados en el golfo de Penas.

Es interesante observar las diferencias y semejanzas en sus descripciones del cañón arponero. En el libro dice que el arpón

> "es un fierro aguzado de más o menos un metro de largo y dos pulgadas de diámetro [...] en su punta lleva recogidos tres o cuatro fierros más

[1385] *El Magallanes*, Punta Arenas, 13 de febrero de 1935.
[1386] *Op. cit.*, 16 de febrero de 1935.
[1387] Coloane 1941: 87.
[1388] *Op. cit.*: 95-102.

pequeños que se abren [como] los rayos de un paraguas cuando el arpón ha penetrado en el cuerpo de la ballena"[1389].

En el reportaje señala que el arpón

"mide más de un metro cincuenta de largo por tres pulgadas y media de diámetro y pesa alrededor de cien kilos [...] lleva en el extremo cuatro horquillas o espoletas de 85 cm, amarradas fuertemente a una granada de 450 gramos de pólvora".

El arpón va unido a un cable de manila de casi mil metros que se enrolla

"en grandes carreteles en el fondo del barco, y adherido a un resorte gigantesco, que permite que el buque no se dé vueltas o se haga trizas con los formidables estirones de alguna ballena herida"[1390].

La ballena herida se lanza a toda velocidad

"y el cable empieza a desenrollarse desde un tambor que hay en el fondo de la bodega y que tiene, además, un gran resorte de acero, para amortiguar los tirones de los últimos estertores"[1391].

La segunda vez que utiliza la información es en el cuento "Rumbo a Puerto Edén" publicado en 1957 como parte del libro *Tierra del Fuego*. En ese cuento se caracteriza a su protagonista Dámaso Ramírez como un exballenero que "había descendido a gobernar esa goleta chorera, debido al cierre de la factoría ballenera en que trabajaba". Esta era

"una compañía chileno-noruega que se había atrevido a instalarse en la región del golfo de Penas con un buque-fábrica y cuatro cazadores, uno de los cuales, el *Chile,* capitaneaba él".

Sin embargo,

"las esferas gubernativas habían dejado caer un rayo de maldición contra la incipiente industria, pues le estaba haciendo competencia a otra compañía ballenera instalada en el norte",

cuyo propietario, en apariencia "un hombre de gran influencia social y económica, era amigo del Presidente de la República". La compañía había quebrado

[1389] Coloane 1941: 96.
[1390] *El Magallanes,* Punta Arenas, 16 de septiembre de 1934, p. 21.
[1391] Coloane 1941: 96.

y "tuvo que liquidar y vender su buque-fábrica y los cuatro cazadores a la misma poderosa competidora del norte". De esta manera,

> "Dámaso Ramírez había perdido su trabajo, su categoría de capitán ballenero y algo más, la fe en los hombres, sobre todo cuando eran gobernantes".

Finaliza indicando:

> "como buen ballenero acostumbrado a vencer la gran bestia del mar, pensaba que, aunque el hombre había llegado a dominar la naturaleza, no había logrado aún dominar su propia naturaleza"[1392].

En este caso Francisco Coloane aprovecha de incorporar información respecto de las dificultades en el funcionamiento de la empresa ballenera, información que había sido difundida por la prensa regional de la época, señalando que la empresa era la Sociedad Ballenera de Corral, empresa valdiviana[1393]. El escritor sugiere que detrás estaba la Indus, empresa que adquirirá en 1935 la Sociedad Ballenera de Corral, y con ello se llevará la caza de ballenas "al norte"[1394]. La caza de ballenas se transformaba en una empresa dominada por los grandes capitales y eso significaba un enorme cambio en la relación entre los hombres y los cetáceos.

El escritor magallánico Osvaldo Wegmann (1918-1987), basado, sin duda, en un relato que escribió Eugenio Orrego Vicuña sobre Adolfo Andresen en su libro *Terra Australis, diario de la primera expedición antártica chilena* (1948), publica en 1968 un cuento, cuyo título usamos para escribir un trabajo sobre la experiencia de Adolfo Andresen[1395]. En ese cuento se "novelan" los últimos días del capitán Andrés Sorensen en Magallanes[1396]. Hay algunas diferencias obvias entre los "hechos" narrados por Osvaldo Wegmann y los "hechos" que se cuentan en esta oportunidad, pero eso no es lo más importante. Lo son, sin duda, las palabras que Osvaldo Wegmann pone en la boca de Andrés Sorensen/ Adolfo Andresen: "ahora vuelvo, atraído por los recuerdos, por la necesidad de ver estas costas blancas donde pasé mi juventud y mis bríos. Siento ansias de Antártica"[1397]. Osvaldo Wegman dice: "habían cavado una fosa de poco más de un metro de profundidad, en la arena volcánica [...] ahí depositaron el cajón de toscas tablas, dentro del cual el ballenero dormía su último sueño[1398].

[1392] Coloane 2008: 401.
[1393] Quiroz y Carreño 2010.
[1394] Quiroz y De la Fuente 2012.
[1395] Quiroz & Carreño 2010.
[1396] Es el nombre literario que usa Osvaldo Wegmann para referirse al Adolfo Andresen histórico. Los nombres han sido cambiados para no perjudicar a los inocentes. Un buen detalle.
[1397] Wegman, 1968: 14.
[1398] *Op. cit.*: 25-26.

No es tan relevante que Adolfo Andresen no fuese esta vez a la Antártica, sino a la Patagonia Occidental, ni que el sueño relatado por Osvaldo Wegmann no lo duerma en la playa de Caleta de los Balleneros, en isla Decepción, sino en el cementerio de Punta Arenas. Lo importante es que fue, sin lugar a dudas, su último sueño.

Capitulo XIII
OPERACIONES INICIALES DE LA INDUS: DEL BUQUE FACTORÍA A LA PLANTA BALLENERA TERRESTRE

En este capítulo interesa mostrar, desde una perspectiva histórico-antropológica los inicios de la Compañía Industrial S.A. (Indus) como empresa ballenera.

Se llama "años iniciales" al periodo que va desde 1936 a 1939, cuando la mayoría de sus operaciones se realizaban en aguas patagónicas. Este periodo resulta interesante de estudiar, en primer lugar, puesto que concentra sus operaciones más desconocidas y menos documentadas, presentándose como la antesala de las actividades balleneras a gran escala desarrolladas por esta empresa a contar de la década de 1940. Asimismo, y a pesar de que recoge el bagaje y la experiencia de empresas balleneras anteriores, para la Indus se trata de una etapa de experimentación y aprendizaje que decantará en la construcción y puesta en funcionamiento en 1943 de la planta procesadora de Quintay. Sería este cariz experimental lo que nos lleva a encontrar en sus inicios, dos etapas marcadas por modelos de cacería muy diferente.

Se forma como sociedad anónima en Valparaíso a fines del año 1900. Varios hombres de negocios vinculados a la industria, tanto de Valparaíso como de Santiago, se unen para formar la empresa, registrando sus escrituras el 12 de diciembre de 1900 ante el notario de Valparaíso Tomás Ríos González[1399]. El gobierno autoriza su existencia, aprueba sus estatutos[1400] y más tarde la declara instalada[1401].

De acuerdo con sus estatutos, el objetivo de la compañía era: "la fabricación i elaboración de productos químicos, abonos artificiales, jabones e industrias anexas"[1402]. Para ello adquieren la "fábrica de abonos artificiales, jabones i otros productos" que poseía la sociedad Anwandter & Körner, en Carrascal, Santiago[1403], la que debería constituir el punto de partida de sus negocios, un

[1399] DS n.° 10 del Ministerio de Hacienda, 8 de enero de 1901. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 29 de enero de 1901.

[1400] *Ibid.*

[1401] DS n.° 319 del Ministerio de Hacienda, 22 de enero de 1901. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 2 de febrero de 1901.

[1402] Artículo 2, de los Estatutos de la Compañía Industrial S.A. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 29 de enero de 1901.

[1403] Articulo 54 de los Estatutos de la Compañía Industrial S.A. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 29 de enero de 1901.

impulso para lo que sería un largo y exitoso desarrollo industrial. El capital social de la empresa era de £75 000, dividido en siete mil quinientas acciones de £10 cada una[1404]. Sus principales accionistas eran los exdueños de la fábrica de Carrascal, Ernesto Anwandter y Teodoro Körner, con 2 125 acciones cada uno, y luego estaban las sociedades Vorveck & Cia. y Weber y Cia., con quinientas acciones cada una. Las restantes se repartían entre varios accionistas. El primer directorio de la compañía estaba compuesto por: J. Fischer, N. Hudtwalcker, R. B. Schmidt, H. Holle, Ernesto Anwandter y Teodoro Korner[1405].

Durante las primeras décadas del siglo XX, adquiere y fusiona varias empresas[1406], logrando consolidarse como una de las principales productoras de aceites comestibles, jabones, detergentes y abonos del país. Para adquirir la Fábrica Nacional de Aceites Vegetales, ubicada en la población Vergara de Viña del Mar, solicita aumentar su capital social y modificar sus estatutos, lo que es aprobado por el gobierno durante el mes de octubre de 1907[1407]. De esta manera se emiten cinco mil nuevas acciones de cien pesos nominales cada una, de las que se entregarían 2 400 a los accionistas de la Fábrica Nacional de Aceites Vegetales o "a su junta liquidadora" y el resto se colocaría en forma oportuna en "la plaza", alcanzando el nuevo capital social nominal de la compañía 25 000 acciones de $100 cada una[1408]. En los años siguientes se continúa adquiriendo y fusionando empresas[1409], hasta que en la década de 1930, su producción se concentra en dos plantas industriales, una localizada en Santiago y la otra en Viña del Mar[1410].

En el año 1935, decide extender sus actividades hacia la industria ballenera como parte de una política de autoabastecimiento que le permitiera proveerse de la materia prima necesaria para la elaboración de sus productos durante

[1404] Articulo 5 de los Estatutos de la Compañía Industrial S.A. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 29 de enero de 1901.

[1405] Articulo 53 de los Estatutos de la Compañía Industrial S.A. *Diario Oficial de la República de Chile*, 29 de enero de 1901.

[1406] Entre estas se encontraba la Fábrica de Aceites, de Hörrmann y Cia., en la calle Cancha, en Viña del Mar [1902]; la Fábrica El Progreso, de Antonio de la Narde, en Santiago [1902]; la Fábrica de Jabones y Aceites Lautaro, de la Sociedad Guillermo Appel, en Coronel [1903]; la Fábrica de Abonos Artificiales y Jabones, de Esteban Othacehé, en Concepción [1903]. En *Compañía Industrial INDUS, 1900-1964,* Santiago, Compañía Industrial S.A, 1964, pp. 17-18.

[1407] DS n.° 2359 del Ministerio de Hacienda, 10 de octubre de 1907. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 21 de octubre de 1907.

[1408] Reforma de Estatutos de la Compañía Industrial. Archivo de la Administración. Fondo Ministerio de Hacienda, volumen 3879, 1907. Santiago.

[1409] Como, por ejemplo, la Fábrica de Jabón y Perfumería La Virgen, en Concepción [1920] y la Fábrica de Jabones y Velas La Unión, de Parragué Hnos., en Santiago [1925]. En *Compañía Industrial...*, *op. cit.*: 18.

[1410] En 1917 se concentra la producción de aceites en la planta de la población Vergara, en Viña del Mar, y en 1928 se reúnen en la planta de Carrascal, ampliada considerablemente para atender la demanda de jabones, las tres fábricas que poseía la compañía en Santiago. En *Compañía Industrial...*, *op. cit.*: 18.

un periodo en el que comenzaba a manifestarse una gran escasez de grasa[1411]. Hasta ese momento la materia prima la había obtenido de otras compañías, entre ellas la Sociedad Ballenera de Corral, pero la producción nacional era insuficiente para satisfacer su demanda por lo que una parte muy relevante debía importarla. La escasez internacional de grasa la obligó a emprender esta verdadera aventura ballenera[1412].

Pese a que la caza de la ballena no era su principal rubro productivo, con el tiempo logró transformarse en la segunda mitad del siglo XX en la industria ballenera chilena más conocida y, en términos cuantitativos, la más relevante de toda la historia ballenera nacional.

* * *

Entre los años 1936 y 1937 la Indus se dedicará a la caza costera desde las estaciones de San Carlos de Corral y Huafo, mientras que para las temporadas de 1938 y 1939 operará bajo el modelo de caza pelágica, con el buque factoría *Indus B/F*. Luego las estaciones y las operaciones balleneras del sur serán abandonadas. Hará un breve receso entre 1940 y 1943, concentrando sus esfuerzos y capitales en el traslado de las operaciones más al norte, primero hacia la moderna planta faenadora de Quintay (1943-1967) y luego hacia Bajo Molle, Iquique (1956-1965).

Su primer movimiento en el ámbito ballenero es la compra de los activos y pasivos de la Sociedad Ballenera de Corral y de los buques de la Comunidad Chileno Noruega de Pesca, dos de las tres empresas que estaban, a mediados de la década de 1930, cazando ballenas en las aguas del centro sur y sur de Chile[1413]. Estas adquisiciones se realizan entre 1935 y 1936.

El 9 de diciembre de 1935 se firma ante el notario de Valparaíso Juan Cavada una "promesa de venta" para la transferencia de los activos y pasivos de la Sociedad Ballenera de Corral a la Compañía Industrial S.A., promesa que había sido reducida a escritura pública con fecha 4 de diciembre de 1935 ante el notario de Valdivia José Miguel Varela. La promesa de venta es aprobada y ratificada en forma unánime por sendas reuniones generales extraordinarias de accionistas realizadas el 24 de diciembre de 1935, la de la Sociedad Ballenera de Corral en Valdivia[1414] y la de la Compañía Industrial S.A. en Valparaíso[1415]. Esta ratificación implicaba para la Sociedad Ballenera de Corral solicitar su disolución y liquidación anticipada, y para la Indus el aumento de capital y,

[1411] Salazar e Inostroza 1997: 73.

[1412] Betancourt 1966: 188-190.

[1413] Pastene y Quiroz 2010. La otra empresa era Juan Macaya e Hijos, formada en 1932, que cazaba ballenas con chalupas y arpones de mano, utilizando vapores como remolcadores. Hernández 1998.

[1414] Acta de la Reunión General Extraordinaria de accionistas de la Sociedad Ballenera de Corral del 24 de diciembre de 1935. Archivo de la Administración. Fondo Ministerio de Hacienda, decretos, volumen 14, 1936. Santiago.

[1415] *Ibid.*

por ende, la reforma de sus estatutos, solicitudes que son aprobadas por los respectivos decretos supremos del Ministerio de Hacienda n.° 1380 y 1381, ambos del 2 de abril de 1936[1416].

Realiza, además, una oferta de $1 050 000 por los tres buques de la Comunidad Chileno Noruega de Pesca, *Presidente Alessandri*, *Chile* y *Noruega*, que habían salido a remate debido a la quiebra de la empresa[1417]. El 4 de febrero de 1936 firman en la notaría Vergara Antúnez de Punta Arenas la escritura de venta de los buques el síndico de quiebras Enrique Abello y el representante de la compañía Roberto Smart[1418]. El 17 de febrero de 1936 llega un grupo de oficiales de la Marina Mercante que llevan los buques a Valparaíso acompañados por el último "capitán del *Presidente Alessandri*, señor Juan Fellemberg, el telegrafista señor Carlos Jiménez y marinos de tripulación"[1419]. El 29 de febrero la flotilla deja Punta Arenas con rumbo a Valparaíso[1420].

Su flota, entre 1936 y 1937, queda conformada por el buque factoría *Presidente Alessandri* y los buques cazadores *Indus 1* ex *Chile* e *Indus 2* ex *Noruega*, de la Comunidad Chileno Noruega de Pesca, y los buques cazadores *Indus 3* ex *Scott 1* e *Indus 4* ex *Samson* de la Sociedad Ballenera de Corral. Esta era una flota algo antigua. El más nuevo de los buques cazadores, el *Scott I*, tenía ya veinticuatro años, y el más antiguo, el *Noruega*, treinta y dos años. Habían sido usados en forma intensa en la caza de ballenas en diversos lugares del planeta, en especial en los mares antárticos, pero todavía estaban operativos.

Obtiene, además, las plantas balleneras de San Carlos de Corral y de Huafo de la Sociedad Ballenera de Corral. Con este equipamiento, dos plantas balleneras, un buque factoría y cuatro buques cazadores, la empresa estaba lista para comenzar sus operaciones de caza y procesamiento de ballenas.

Sin embargo, se presentaron de inmediato algunas dificultades. La compañía se dio cuenta que el *Presidente Alessandri* no era un buque adecuado para sus necesidades, tanto por su antigüedad como por su pequeño tamaño y decide venderlo en 1936[1421] y operar, por el momento (1936-1937), bajo el modelo de la caza costera de ballenas, concentrando sus actividades en torno a las plantas de San Carlos de Corral e isla Huafo, por lo que su área de cobertura era la misma que la de la antigua Sociedad Ballenera de Corral: trescientas millas mar adentro, la isla Mocha por el norte y el archipiélago de los Chonos por el sur.

Entre los años 1936 y 1937 se capturan cuatrocientas seis ballenas, 238 en 1936 y 168 en 1937, con un promedio de doscientas tres ballenas anuales. Es interesante indicar que en 1936 los cachalotes alcanzan solo el 37% de

[1416] *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 13 de abril de 1936.

[1417] *El Magallanes,* Punta Arenas, 16 de enero de 1936.

[1418] *Op. cit.*, Punta Arenas, 5 de febrero de 1936.

[1419] *Op. cit.*, 17 de febrero de 1936.

[1420] Quiroz y Carreño 2010: 50.

[1421] El *Presidente Alessandri* al ser traspasado a la Compañía de Muelles de la Población Vergara (Valparaíso, Chile) cambia su nombre por el de *Lirquén*. Esta nave que naufraga el 18 de junio de 1950 en el islote de los Pájaros, frente a Coquimbo. Vargas Saéz 1999: 315-316.

las capturas mientras que los rorcuales[1422] son el 57%; en cambio, en 1937 se invierten las proporciones, alcanzando los cachalotes el 67% y los rorcuales el 28%. Se produjeron 14 714 barriles de aceite (2 452 t), 7 765 de aceite de ballena (1 294 t) y 6 949 de aceite de cachalote (1 158), con un promedio de 1 226 t[1423].

* * *

En el año 1938, cambia su estrategia de cacería, escogiendo la modalidad de operar con un buque factoría. Señala que después de largas y profundas investigaciones en que han colaborado técnicos europeos de primer orden se decide implementar el sistema del "buque-fábrica", que revolucionó todos los sistemas hasta ahora empleados en esta industria en el país[1424]. Para este propósito compra el antiguo vapor *Cóndor*, uno de los vapores de mayor tonelaje en la Marina Mercante Nacional y que por sus características era el que ofrecía mayores condiciones para el objetivo deseado[1425].

El *Cóndor*[1426] era un buque mixto, de pasajeros y carga, a vapor, con casco de acero, construido en 1904. Era una nave de 3564 GRT, impulsado por un motor de 480 NHP y sus dimensiones [eslora/manga/puntal] eran de 356,5/45,8/24,5 pies[1427]. En 1936 lo adquiere, renombrándolo como *Indus B/F*.

El astillero Las Habas de Valparaíso[1428] se encarga de su transformación en un buque factoría ballenero, siendo este trabajo el primero de su índole en toda América. Asimismo, adquiere las licencias necesarias para dotarlo de los métodos de elaboración más modernos, instalando en su cubierta dos eficientes serruchos accionados a vapor y tres máquinas trituradoras que descuartizan al cetáceo atrapado en pocos instantes. Además, cuenta con dos secciones industriales que elaboran por separado el tocino y los huesos. De esta manera, el abundante tocino, carne y huesos de este animal, sometidos a cocción industrial, dan el aceite que la química moderna reintegra al hombre

[1422] Los rorcuales corresponden, en este caso, a ballenas azules y de aleta.

[1423] Estos son los datos que conserva la International Whaling Comission (IWC), en Cambridge, Reino Unido. Un barril es igual a 1/6 tonelada de aceite.

[1424] *La industria ballenera*. Santiago: Compañía Industrial S.A. 1938: 7.

[1425] *Op. cit.*: 7-8.

[1426] El *Cóndor* fue construido en 1904 con el n.° 231 por Flensburger Schiffsbau Gesellschaft (Flensburg, Alemania) para Det Vestindiske Kompagni (Copenhage, Dinamarca) bajo el nombre de *St. Croix*. En 1905 fue traspasado a Det Østasiatiske Kompagni (Copenhage, Dinamarca) y en 1907 vendido a Hamburg-Amerika Linien, Hamburgo, Alemania y rebautizado como *Sachsenwald*. En 1917 es requisado por el gobierno de Estados Unidos, que lo operará, a través de la U. S. Shipping Board, bajo el nombre de *General O.H. Ernst*. En 1922 es transferido a Panama Railroad Co. (New York, Estados Unidos) y en 1927 a Commercial Courier SS Co. (Panamá), rebautizado como *Commercial Pilot*. En 1928 es vendido a la Sociedad Marítima y Comercial R.W. James & Co. (Valparaíso, Chile), tomando el nombre de *Cóndor*.

[1427] Lloyd's Register 1930/31.

[1428] La Sociedad Astillero Las Habas S.A. había sido formada el 23 de agosto de 1921, luego de la disolución en 1920 de la Compañía de Diques S.A. En febrero de 1972 la sociedad fue declarada en quiebra, requisada, intervenida y sus bienes, incluido el dique flotante Valparaíso II, subastados, adjudicándose la propiedad la Compañía de Aceros del Pacífico.

después de convertir el primitivo producto, mediante delicados procedimientos de refinación e hidrogenización, en una grasa deliciosa, de módico precio y muy nutritiva. Junto a esta "grasa deliciosa" se produce la harina de carne de ballena, que constituye un excelente alimento para los animales. Para almacenar el aceite se han emplazado estanques en la popa del buque que permiten almacenar 2 500 t de aceite a granel.

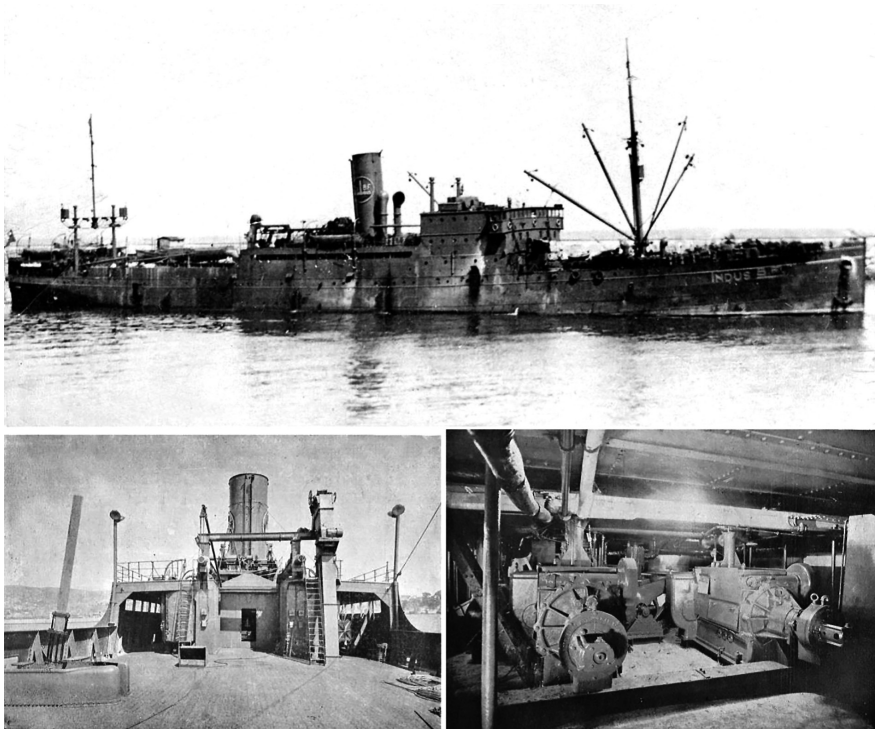


Figura 25. Arriba, el *Indus BF* en el puerto de Valparaíso, 1940. Foto Eduardo Reyes. Abajo, izquierda vista de la cubierta de descuartizamiento, desde la popa. Derecha, máquinas de la fábrica de harina, bajo la cubierta. Fotos Indus 1938.

No se han escatimado esfuerzos para de la comodidad de los oficiales y la tripulación del buque que tienen comedor, lavandería, hospital e instalaciones sanitarias, pues no se ha perdido de vista que los extensos cruceros del *Indus BF* lo alejan por meses de la costa chilena y el barco debe bastarse a sí mismo en todo. Además, la nave posee un evaporador con una capacidad de noventa toneladas diarias que suministra el agua dulce en tanto se navega en alta mar. Es así como la flota chilena, modernizada en virtud del esfuerzo realizado por la Compañía Industrial, puede participar en la caza pelágica, al igual como lo hacen las demás adelantadas naciones europeas[1429].

[1429] La industria ballenera en Chile. *Nuestro Mar*, n.º 88, Santiago, 1941, pp. 30-31.

Con la adquisición y acondicionamiento del ex *Cóndor*, emprende la caza pelágica y suspende la caza de ballenas desde todas las estaciones terrestres, las que luego serán desmanteladas llevando su equipamiento a la planta ballenera de Quintay.

Entre 1938 y 1939 captura, con sus cuatro cazadores, y procesa, en el *Indus B/F*, 537 ballenas, trescientas en 1938 y 237 en 1939, de las que 282 (más de la mitad, 52.5%) eran cachalotes. Se produjeron 14 076 barriles de aceite (2 346 toneladas), 4 128 barriles de aceite de ballena (688 toneladas) y 9 948 de aceite de cachalote (1 658 toneladas)[1430].

Para la empresa, esos años de cacería fueron con suerte variada[1431]. La irrupción de la Segunda Guerra Mundial en 1939 detuvo en forma momentánea la producción ballenera, dado que los países europeos sumidos en la guerra entraron en una fase de inestabilidad –y en muchos casos de crisis– de sus economías, dejando de funcionar gran parte de los mercados y, por lo tanto, paralizando las exportaciones de materias primas, como el aceite de ballena.

* * *

Los naufragios son parte del crecimiento de las compañías balleneras. El *Indus 1* zarpa el 19 de septiembre de 1939 del puerto de Talcahuano, "después de habérsele efectuado importantes reparaciones en el dique seco, haciéndose a la mar para dedicarse a la pesca de la ballena junto con los *Indus N° 2* y *4*"[1432]. Su periplo finaliza seis días después, cuando a las 05:00 horas del día domingo 24 de septiembre, durante la guardia del contramaestre Arturo Rivera Rivas[1433] naufraga

> "a la altura de la isla Guamblin en frente a Punta Edwards y aproximadamente a dos y media millas de la costa, en las proximidades del archipiélago de Los Chonos y de la península de Taytao"[1434].

Las primeras noticias vinculadas con este accidente remiten a una repentina ausencia de comunicaciones entre el buque cazador y el buque factoría *Indus B/F*. La Dirección del Litoral, en Valparaíso, informa que el *Indus B/F* indica que el *Indus 1* llevaba cuarenta y ocho horas sin comunicarse[1435] y que el

[1430] Además de los cachalotes fueron capturadas en el periodo 1938-1939, quince ballenas azules, 149 de aleta, cincuenta y nueve sei, diecinueve francas y trece jorobadas. Datos proporcionados por la International Whaling Comission (IWC), en Cambridge, Reino Unido.

[1431] *Compañía Industrial INDUS, 1900-1964, op. cit.* p. 4.

[1432] *El Sur*, Concepción, 28 de septiembre de 1939.

[1433] *El Llanquihue*, Puerto Montt, 28 de septiembre de 1939; *La Cruz del Sur*, Ancud, 1 de octubre de 1939.

[1434] *El Sur*, Concepción, 28 de septiembre de 1939.

[1435] *El Llanquihue*, Puerto Montt), 27 de septiembre de 1939; *La Unión*, Valparaíso, 27 de septiembre de 1939; *El Correo de Valdivia*, Valdivia, 27 de septiembre 1939.

último mensaje del ballenero "daba por posición del barco a 20 millas WSW de Taitao"[1436]. Esta situación genera en la prensa una serie de especulaciones:

> "se teme desde luego por la suerte del barco desaparecido, presumiéndose que algún fuerte temporal lo hubiese obligado a capear en algún punto de las islas sureñas o bien pudiera tener la radio en malas condiciones sin poder dar su posición"[1437];
>
> "debido a que reina buen tiempo en esos parajes, no le habrá ocurrido algún accidente de importancia y sólo tendría descompuesta la radiotelegrafía"[1438].

Mientras tanto, los cazadores *Indus 2* e *Indus 4*, junto con otros vapores que hacen línea en la zona, entre ellos el buque mercante *Tarapacá*[1439], buscaban al desaparecido *Indus 1*[1440].

El 26 de septiembre a las 17:36 horas el *Indus 4* encuentra al siniestrado *Indus 1* en la isla Guamblín, una de las islas exteriores del archipiélago de los Chonos. El capitán del buque factoría *Indus B/F* emite a las 18:15 horas el siguiente mensaje:

> "*Indus 1* encontrado. Naufragó a 2.12 millas al S.W. de Punta Edwards, Isla Guamblin. Se ve gente en tierra. Estoy en viaje para allá a máquinas forzadas llegaré a las 20 horas"[1441].

El 27 de septiembre el mismo capitán envía otro comunicado:

> "*El Indus N° 4* atracó al costado del Buque Fábrica trayendo para hospitalizar los siguientes únicos sobrevivientes: marino Carlos Martínez Martínez; fogonero Eleuterio Soto Soto; carbonero Julio San Martín Silva y ayudante de cocina Luis Olate Nilsen. Todos de Talcahuano. No presentan heridas, solo agotamiento debido al naufragio y estadía durante 60 horas en la cofa del barco hundido, tres de ellos y el otro en la Playa que junto con el capitán don Harold Frantzen, se tiró al agua la mañana del domingo. Los náufragos en regular estado, dos de ellos más graves sin temerse complicaciones. Espero instrucciones para desembarcar los náufragos con el objeto de que se instruya el sumario por la autoridad marítima o la designación del vapor que los conduzca a puerto"[1442].

[1436] *El Mercurio*, Valparaíso, 27 de septiembre de 1939.
[1437] *El Llanquihue,* Puerto Montt, 27 de septiembre 1939.
[1438] *El Correo de Valdivia*, Valdivia, 27 de septiembre de 1939.
[1439] *El Mercurio*, Valparaíso, 27 de septiembre de 1939.
[1440] *El Correo de Valdivia*, Valdivia, 27 de septiembre de 1939.
[1441] *El Llanquihue*, Puerto Montt, 27 de septiembre de 1939
[1442] *Op. cit.*, 28 de septiembre de 1939.

Los cazadores continúan los días siguientes recorriendo los alrededores de la isla Guamblin en busca de más sobrevivientes o de los cuerpos de las víctimas[1443]. El día 28 de septiembre se informa que el *Indus 2* "ha recorrido toda la región sin encontrar resto alguno de los náufragos"[1444].

De acuerdo con los medios de prensa, el personal del *Indus 1* estaba integrado por trece hombres, cuatro de ellos oficiales y nueve tripulantes. Este número, asociado a la mala suerte[1445], no se utiliza en las informaciones periodísticas como "causa de la tragedia", la que "sólo se establecerán en el sumario correspondiente, sin embargo, no sería improbable que haya chocado con una roca desconocida"[1446].

La presencia del capitán Harold Frantzen entre los fallecidos en el naufragio del *Indus 1* es destacada en los medios: "nueve tripulantes, incluso el capitán, perecieron en naufragio"[1447]. El capitán noruego era

> "buen marino y fiel cumplidor de las tradiciones de mar, tuvo un comportamiento heroico, agregando que ha rendido su tributo al mar, es hoy otro nombre que hay que agregar a la lista de los héroes"[1448].

La muerte del capitán es tildada de heroica puesto que "por salvar la vida de sus subordinados, encontró la muerte"[1449].

El tinte de las notas periodísticas se vincula con la mística que rodeaba la caza de ballenas y con un imaginario mayor, que liga a los hombres de mar con la aventura, lo heroico y la tragedia. Como lo indica un importante periódico de la zona, los tripulantes del *Indus 1*, "verdadera tragedia vivieron"[1450].

* * *

Las razones de por qué la empresa abandonó la caza pelágica y pone en funcionamiento la planta de Quintay, deben buscarse sobre todo en el contexto de la producción ballenera internacional. Por esa época, empresas extranjeras

[1443] *El Sur*, Concepción, 29 de septiembre de 1939; *La Cruz del Sur*, Ancud, 1 octubre de 1939; *El Llanquihue*, Puerto Montt, 28 de septiembre de 1939.

[1444] *El Correo de Valdivia*, Valdivia, 28 de septiembre de 1939.

[1445] Sobre este tema se puede insertar un texto sugerente escrito por Francisco Coloane: "Al ponerse en rumbo fijo, la mirada de Yáñez se clavó en el mar, hacia el horizonte, con desesperación rabiosa. ¿Qué les pasaba? ¿Estaban 'meados de perros'? –No se enrabie, piloto, somos trece a bordo... –dijo el timonel Barría, un supersticioso isleño de la isla Lemuy, que de cazador de lobos y nutrias había pasado a un ballenero. –¿Trece?... –se interrogó el piloto como dudando, aunque como segundo de a bordo conocía mejor que nadie a todos los que andaban bajo su mando. –Fabián ha echado a correr que ésa es la mala suerte. –Mala suerte... ¡patrañas! Lo que quiere Fabián es un pinche de cocina. Me lo ha pedido varias veces". 1962: 147-148.

[1446] *El Mercurio*, Valparaíso, 27 de septiembre de 1939.

[1447] *El Llanquihue*, Puerto Montt, 28 de septiembre de 1939; *El Llanquihue*, Puerto Montt, 29 de septiembre de 1939; *La Cruz del Sur*, Ancud, 1 de octubre de 1939.

[1448] *El Sur*, Concepción, 28 de septiembre de 1939.

[1449] *Op. cit.*, 29 de septiembre de 1939.

[1450] *El Llanquihue*, Puerto Montt, 28 de septiembre de 1939.

–noruegas, japonesas, británicas y otras– realizaban la cacería pelágica de la ballena en la zona antártica con buques factoría mucho más grandes, modernos y poderosos, por lo que la competencia se hacía muy difícil. Por lo tanto, era fundamental para la compañía realizar una seria inversión mediante de la instalación de una planta terrestre que le permitiera dedicarse a la cacería en las costas del Pacífico, sin tener que competir con los buques-fábricas internacionales. La planta de Quintay, inaugurada en 1943, será continuada por la de Bajo Molle, en Iquique, en 1956.

Arthur Cranmer Kenrick, súbdito británico nacido en Valparaíso, escribe un informe sobre la Indus dirigido a Mr. A.J. Pack de la Embajada del Reino Unido en Chile, debido a las preocupaciones existentes respecto de las posibilidades que la planta ballenera de Quintay fuese en realidad una base para los submarinos alemanes[1451].

El informe comienza indicando que ha regresado de una visita a Valdivia con el Sr. Heinsel, gerente general de la Compañía Industrial, donde han inspeccionado la antigua planta ballenera de San Carlos y la planta experimental de harina de pescado de Los Laureles, las que están siendo desmanteladas[1452]. La planta de San Carlos comprende una parte de la pequeña bahía con una rampa de madera para el varamiento de las ballenas. La planta está desmantelada excepto una casa y unos pocos galpones. La propiedad será subdividida y vendida tan pronto como sea posible. La planta de Los Laureles será llevada a Quintay durante las próximas semanas. La persona que está a cargo de estas instalaciones es un ingeniero naval y comerciante chileno, antiguo empleado de la flota ballenera[1453].

Para Arthur Kenrick, la situación de la flota ballenera de la Indus y la nueva fábrica proyectada en Quintay son temas estrechamente relacionados. Señala que la flota está constituida por el buque factoría *Indus B.F.* y cuatro cazadores, uno de los cuales, se perdió hace un tiempo[1454].

El inicio de la guerra hizo evidente que no se podía disponer de suficiente aceite de ballena que permitiera un trabajo rentable para la flota. Por esta razón se decidió habilitar el buque factoría como carguero y arrendarlo a la Compañía de Navegación Interoceánica, con el compromiso que sería usado para traer aceite de semillas para la compañía desde Argentina a tasas preferenciales[1455]. Entre los años que duró el conflicto bélico, el buque factoría de la empresa fue destinado a labores de patrullaje en las costas chilenas y de transporte de materia prima desde el extranjero[1456].

[1451] Carta de R. Watson al Foreign Office, Londres, 2 de junio de 1943. The National Archives, FO 371/33776 C465846, London.

[1452] Memorandum on Cia. Industrial. The National Archives, FO 371/33776 C465846, London, 1943: 1.

[1453] *Op. cit.*: 2-3.

[1454] *Op. cit.*: 3.

[1455] *Op. cit.*

[1456] *Compañía Industrial INDUS, 1900-1964, op. cit.*, p. 4.

Debido al arriendo del buque factoría, los buques cazadores se convirtieron en una pesada carga para la compañía: el cuidado y mantenimiento, seguros, etc., cuestan alrededor de doce mil pesos mensuales por buque. Por lo anterior, se llegó a un acuerdo con la Armada, la que se hizo cargo de los tres cazadores, pagando cien pesos diarios por buque y asumiendo todas las obligaciones de seguros, mantenimiento y salario de las tripulaciones, instalando en ellos un cañón liviano en reemplazo del cañón arponero[1457]. Agrega Arthur Kenrick que los cazadores *Indus 2*, *Indus 3* e *Indus 4* están prestando servicios como buques patrulleros, sin ningún tipo de exigencias por parte de la compañía: junto con los buques cazadores, la Armada se ha hecho cargo de los tripulantes empleados de la compañía, incluidos los capitanes cañoneros[1458]. La Armada utilizó los buques en labores de patrullaje costero desde Iquique hasta Valparaíso. Si bien estos barcos tuvieron dotación naval, los capitanes arponeros continuaron a bordo, lo que sugiere que el cese de las actividades comerciales era solo momentáneo[1459]. En 1943 la Armada de Chile le devuelve el *Indus 3* a la empresa, mientras que los otros dos le serán entregados en fecha no lejana, ya que hoy se encuentran destacados en labores a las que la autoridad naval ha debido dedicarlos dadas las circunstancias actuales tratándose de barcos que por sus características y condiciones de buenos navegadores son de utilidad no solo en la caza de la ballena, sino en muchas labores que se han hecho de gran necesidad[1460].

El descubrimiento de un método para saponificar el aceite de cachalote y el espermaceti[1461] revolucionará la industria ballenera en Chile y no será necesario ir muy lejos en busca de la ballena de barbas, ya que hay una abundancia de cachalotes dentro de las treinta millas de la costa en todas las épocas del año. La Compañía decidió buscar un lugar en la costa, cerca de Valparaíso, donde instalar una factoría ballenera terrestre y utilizar el nuevo proceso[1462]. Este lugar fue Quintay, caleta de pescadores situada doce millas al sur de Valparaíso, donde se compraron 280 h de terreno que asegurara el agua suficiente y los trabajos comenzaron hace unas tres semanas [última semana de noviembre de 1942], con la construcción y nivelación del camino de acceso[1463].

La Compañía Industrial S.A. retomará sus actividades balleneras, abandonando la caza pelágica, al inaugurar la planta de Quintay a fines del año

[1457] Memorandum on Cia. Industrial..., *op. cit.*: 4.

[1458] *Op. cit.*: 6.

[1459] Sepúlveda 2008.

[1460] *La Unión*, Valparaíso, 28 de noviembre de 1943.

[1461] La Indus desarrollará una serie de "estudios y ensayos referentes a la transformación de los aceites de esperma en jabón, con la intención de explotar todo este proceso en la forma más económica posible, para lo cuál se han patentado diversos sistemas [...] los ensayos practicados han demostrado que es perfectamente posible obtener jabones de todos los aceites tanto animales como vegetales mediante el proceso de saponificación con álcali en ausencia de agua, obteniéndose un jabón completamente inodoro". Marangunic y Jaramillo 1959: 117.

[1462] Memorandum on Cia. Industrial..., *op. cit.*: 3.

[1463] *Op. cit.*: 4.

1943. Ese mismo año se vende el *Indus B/F* a la Compañía de Muelles de la Población Vergara (Valparaíso, Chile)[1464], previo desmantelamiento de las maquinarias dedicadas a la elaboración de harina y aceite de ballena, las que fueron instaladas en Quintay, en terrenos de la Compañía[1465]. Con este significativo gesto se da por finalizada la caza pelágica de ballenas de la Indus.

Es interesante transcribir un documento de la Embajada del Reino Unido en Santiago, que resume la situación de la Compañía Industrial S.A. en los años de la guerra. Luego de señalar taxativamente que no es una empresa alemana, sino una chilena presidida por Agustín Edwards, plantea que:

> "debido a la guerra perdió la mayoría de su mercado para el aceite de ballena por lo que obtuvo permiso para construir una planta ballenera terrestre en Quintay, sobre la costa, diez millas al sur de Valparaíso, donde han sido trasladada la mayoría de las instalaciones de Corral. Se cree que la planta de Quintay está cerca de estar lista para operar y la compañía solo procesará cachalotes en esta planta"[1466],

no ballenas.

* * *

Este periodo de la Indus es posible encontrarlo entre los recuerdos de antiguos balleneros y sus descendientes a pesar del tiempo transcurrido. Los fragmentos con los que se cuenta, lejos de ser una cronología positiva de los hechos, son interpretaciones de interpretaciones que presentan una historia (posible) del desarrollo ballenero inicial de la Compañía Industrial S.A.

El primer fragmento corresponde al testimonio de Isaías Jaramillo E., hijo de Isaías Jaramillo P. quien fuera jefe de la sección de descuartizamiento de la planta ballenera de Quintay. Don Isaías cuenta sobre su padre:

> "resulta que cuando la ballenera se instaló en Guafo necesitaban gente pa'l trabajo y la única gente que ellos conocían en el sector eran de ahí de Chiloé y empezaron a faenar la ballena. Hasta un buque fábrica tenía la Indus, mi papá anduvo también en ese buque fábrica. Él se especializó. Fue uno de los primeros hombres balleneros, empezó a gustarle esto y llegó a ser jefe de sección [en Quintay]; entonces él especializó a los mismos chilotes de allá a trabajar la ballena"[1467].

[1464] El *Indus B/F* cambia su nombre por el de *Penco,* Fue declarado técnicamente naufragado el 29 de enero de 1949. La Compañía Electro-Siderúrgica de Valdivia había comenzado su desguace a fines de 1948. Se hunde el 22 de mayo de 1960 durante el maremoto que asoló el sur de Chile, frente al Club de Yates de Valdivia. Vargas Saéz 1999: 392-393.

[1465] *Compañía Industrial INDUS, 1900-1964, op. cit.*, p. 4.

[1466] Carta de la Santiago Chancery al South American Department, Foreign Office, London. July 16, 1943. The National Archives, FO 371/33776 C465846, London.

[1467] Entrevista a Isaías Jaramillo Elgueta, Quilpué, 22 de febrero de 2010.

Este recuerdo resulta interesante puesto que se condice con la noticia, citada en páginas precedentes, que habla sobre la migración de treinta y tres quelloninos hacia Talcahuano para trabajar en el *Indus B/F* (ex *Cóndor*).

Por otra parte, en Quintay se tienen dos testimonios de los años iniciales de la Compañía Industrial S.A. aportados por los hermanos Daniel y José Barrios.

Daniel Barrios cuenta:

> "bueno, según decían que antes esta ballenera tenía un buque fábrica, trabajaba aquí, pa'l norte, pa'cá, pa'la zona central, se iba pa'l sur. Trabajando el aceite y harina hacían, pero muy poca, se perdían casi todos los huesos, todo eso se perdía de la ballena y lo botaban, todo lo botaba al mar... entonces dijeron que iban a parar el buque fábrica, tenían que comprar una parte pa'hacer una ballenera en tierra"[1468].

José Barrios recuerda (selecciona, interpreta y reordena) estos años de una manera muy personal, que vale la pena citar de manera extensa:

> "Esta ballenera fue un barco primero, un barco de esos mercantes; le hicieron una plataforma arriba con todos los estanques de aceite y toda esa cuestión. Cazaban ballenas en el mar, entonces, y como era muy angosto pudieron varias veces darse vuelta porque se les iba la ballena al lado y quedaron muchas veces casi dados vuelta. Tuvieron que llenar el estanque con agua pa'l lado pa' poder enderezarlo y enderezar la ballena con cuidado pa' que no se diera vuelta. Entonces desarmaron la ballenera, el barco ese lo desguazaron como decimos nosotros, le sacaron todo y lo hicieron en esa isla, Guafo. Pero los barcos en vez de pillar más al sur la ballena, venían más al norte. Mientras más al norte venían, más ballenas encontraban. Se cambiaron de esa isla, se cambiaron a Corral, a la vuelta de Corral, a una parte que se llama Amargos […] y están las plataformas todavía ahí que hicieron ahí, pero ahí trabajaron poco tiempo, poco tiempo trabajaron ahí. Pero siempre los barcos venían a pillar las ballenas pa'cá, pa'l norte, siempre tirando a pillar la ballena al norte [...]. Entonces, de ahí de Corral vinieron a una investigación dónde podían hacer una ballenera más acá, porque de allá venían pa'cá, p'al norte, venían a pillar la ballena a estas alturas"[1469].

Llama la atención que, casi setenta años después de finalizadas las faenas del *Indus B/F*, se conserve aún en las memorias balleneras. No deja de ser interesante que los relatos, si bien reorganizan la historia, condensen los aspectos centrales del periodo refiriéndose a las dificultades presentes en el modo de caza pelágico y a la migración de las actividades balleneras hacia el norte.

[1468] Entrevista a Daniel Barrios, Quintay, 23 de enero de 2010.
[1469] Entrevista a José Barrios, Quintay, 22 de enero de 2010.

Durante sus años iniciales, entre 1936 y 1939, las actividades balleneras de la Compañía Industrial S.A. se habrían desplegado a lo largo del país, articulando y vinculando distintos puertos con tradición ballenera. En este texto se han expuesto una serie de datos que avalan esta observación, tales como la compra de la Sociedad Ballenera de Corral, el uso de un extenso coto de caza que consideraba el espacio marítimo entre desde la isla Mocha hasta el golfo de Penas, las actividades balleneras realizadas desde la planta de Guafo y la presencia de parte de la flota Indus en los puertos de Talcahuano y Puerto Montt.

Se considera que este despliegue territorial se vincula con un modo marítimo, cuya forma de habitar el espacio implica territorios más extensos y límites más laxos que aquellos presentes en tierra. Se entiende este fenómeno en el marco de una etapa de experimentación por parte de la Indus, haciendo uso del capital instalado y recogiendo el bagaje y oficio de balleneros ya consolidados como los que se desempeñaban en Guafo y Corral. De esta manera, no es coincidencia que la dispersión territorial finalice una vez que la Compañía Industrial S.A. se establece en Quintay. Este traslado se presenta como la consolidación de un hacer. Hacia esta localidad son llevadas las maquinarias y embarcaciones que había utilizado en sus años iniciales. Junto con ello, la concentración de las actividades en Quintay implicó la migración de balleneros procedentes tanto de Chiloé como de Corral, quienes se desempeñaron tanto en la estación terrestre como en los buques[1470]. Así es como la puesta en marcha de la planta ballenera de Quintay agrupa y articula una larga tradición ballenera, que no solo abarca los años iniciales, sino, también, la experiencia de los balleneros de principios de siglo XX.

La puesta en marcha de la planta ballenera de Quintay se presenta como un hito en la historia ballenera de la Indus, que se puede leer, metafóricamente, como de una especie de rito de pasaje puesto que, durante los años iniciales, la empresa adquiere la madurez y el oficio suficientes como para desarrollar operaciones balleneras a gran escala.

* * *

La compañía invita a un grupo de periodistas en noviembre de 1943 a observar las faenas en la ballenera de Quintay, quienes entregan las primeras descripciones de la planta en funcionamiento. Uno de los relatos lo escribe Gerardo Winet (1943), periodista de la revista *Zig-Zag*. Otro relato, más técnico y detallado, aparece publicado en forma anónima en la revista *Mar*, de la Liga Marítima de Chile[1471].

El relato del periodista dice:

> "Los jefes de la industria nos llevan a visitar las diferentes instalaciones de la base: la gran rampa beneficiadora donde fácilmente puede caber

[1470] De la Fuente & Quiroz 2011.
[1471] Anónimo 1943.

cuatro ballenas, los grandes autoclaves extractores de aceite; la casa de fuerza, el salón de calderas, el pabellón de materiales. Todo realizado con los últimos adelantos de la técnica. A pesar de haber mucho construido, aún no está todo terminado. Siguen los trabajos. Actualmente se construye un estanque con capacidad para depositar seis mil toneladas de aceite [... Las instalaciones sociales] de la base ballenera [...], reten de carabineros, casa para los administradores, apartamentos para los empleados, casa para los obreros, policlínico, comedores, etc.-, están construidas en lo alto de la colina, más o menos unos 50 metros sobre el nivel de la playa propiamente dicha [...]. Después de recorrer las instalaciones levantadas para hacer más cómodo la vida del personal, pues doscientas personas trabajarán en esta base y de admirar las magníficas construcciones- las casas para empleados y obreros dotadas de modernas toilettes, con baños fríos y calientes, excelentes dormitorios, amplias cocinas y panadería, etc. [...]. Ayudados por un buen catalejo divisamos en el horizonte marino un pequeño punto negro: es el *Indus III*, que trae una ballena a cada costado [...]. La faena de descarga de la ballena es realmente interesante. El gigante de los mares viene atado de la cola por gruesas cadenas. Poderosos huinches arrastran luego la primera ballena por el plano inclinado, pequeño varadero construido especialmente en la base, hasta dejar el mamífero sobre la gran rampa beneficiadora, listo para ser abierto y despresado. Alrededor de una hora demoro la pasada faena. Los poderosos huinches tuvieron que emplear todas sus fuerzas para remolcar el cetáceo desde el barco hasta la gran explanada beneficiadora. La primera ballena medía 12 metros 50 centímetros. Y la segunda, catorce metros. Se calcula un peso medio de 50 toneladas por cetáceo [...]. La maniobra de remolcar las ballenas emplea todo los obreros de la base. Parecen hormigas en comparación con el volumen del gigante de océano".

En el relato publicado en la revista *Mar*, el reportero cuenta:

"veíamos aparecer, como brotada de la tierra una planta industrial, en que no se ha omitido detalle alguno: desde el espléndido edificio para un retén de Carabineros, que se ve a la entrada del recinto industrial, hasta el pequeño departamento sanitario de clínica o enfermería para casos de primeros auxilios, sin que falten, por cierto, los departamentos destinados a las habitaciones para empleados y obreros, todos los cuáles consultan las comodidades y el confort que ya quisieran para sí muchos de los que trabajan en las grandes ciudades para grandes empresas [...]. La planta está diseñada para una producción de unas 30 a 35 toneladas diarias de aceite, que se extrae por un procedimiento de cocción al vapor en grandes autoclaves de las grasas del animal, que las tiene en abundancia, y de la carne se extrae también aceite por un procedimiento al vacío, en un baño del propio aceite, aprovechándose el residuo de la carne, o

sea, los chicharrones después de prensados en convertirlos en productos tales como abonos, alimentos para aves y animales, harinas, etc., de gran aplicación y consumo en el país y fuera de él. Además, es bien sabido que de los productos de la ballena se extraen también aceites de comer, jabones flotantes de muy buena calidad, margarina, esperma y otros. [...] la energía eléctrica se obtiene de cuatro grupos electrógenos de 40 kilowatts, acoplados a motores diésel de petróleo crudo y la energía de vapor y el vapor mismo que se usa extensamente en la elaboración de los productos es proporcionado por dos calderas instaladas convenientemente en un pabellón especial que distribuye el vapor a los diferentes departamentos de la fábrica, devolviéndose el vapor ya gastado a una especie de condensador, para realimentar las calderas nuevamente. Tanto las calderas de vapor como los grupos electrógenos son alimentados con petróleo crudo [...]. A las 5 de la tarde [...llegó el ballenero, al que] se veían amarrados a sus costados dos grandes bultos negros y en un momento como para sacar a todos de las dudas de dejaron oír dos pitazos con los cuáles el *Indus III* indicaba que regresaba a la base conduciendo dos grandes presas arrebatadas al mar. Inmediatamente se tomaron en la planta las disposiciones para colocar en tierra los enormes mastodontes y llegado [...] el buque a una distancia de 100 metros del muelle, se amarraron por la cola a un grueso cable de acero y con el auxilio de un huinche de 40 toneladas se procedió a subirlas suavemente por un plano inclinado de concreto construido ex profeso hasta colocarlas en una gran meseta de madera que actúa de mesa de operaciones en donde se despedaza el animal para su beneficio. Así quedaron colocadas una al lado de la otra y listas para empezar su beneficio".

Estos relatos destacan el "prodigio tecnológico" que significa la construcción de la planta ballenera de Quintay. Describen sus principales instalaciones y señalan lo que queda todavía por desarrollar para transformarse en una de las más modernas de América. Luego, observan el traslado de dos ballenas desde el buque cazador hasta la plataforma de descuartizamiento, pero no son testigos de su procesamiento, debido, tal vez, a lo corta de su visita. En definitiva, es la infraestructura de la planta lo que se resalta en estos reportajes. Sin embargo, las formas de cazar permanecen detrás de un velo.

* * *

Pero no solo se trata de preocuparse de las instalaciones de la planta, sino, también, de mejorar la flota ballenera. Es así como en la sesión del 5 de octubre de 1945 el directorio de la Compañía Industrial resuelve adquirir "dos cazadores más modernos sobre cuya necesidad, para incrementar la producción de aceite de ballena, ya había acuerdo con anterioridad" y en la sesión del 26 de febrero de 1946

> "la Gerencia informa sobre la otorgación de las licencias para los barcos balleneros *Skudd 4* y *5*, cuya adquisición a razón de US$ 105.000 por ambos, entregables en Newcastle, ha quedado con esto definitivamente terminada, siendo encargada con la traída de los cazadores a Valparaíso la firma Pedder & Mylchreest, a un costo alrededor de £ 3.000 cada uno"[1472].

Esta necesidad no va a ser satisfecha solo por estos buques, sino que requiere de otros buques adicionales.

Es así como entre 1946 y 1948 la compañía adquiere cuatro buques cuyos motores habían sido adaptados para operar a petróleo, *Skudd 5*, *Skudd 4*, *Bouvet 4* y *Bouvet 2*, bautizados como *Indus 5*, *Indus 6*, *Indus 7* e *Indus 8*, respectivamente.

Los dos primeros buques fueron construidos en los astilleros noruegos Nylands Mek. Værksted, el *Indus 6* ex *Skudd 4* en 1929 y el *Indus 5* ex *Skudd 4* en 1930. Los otros dos buques lo fueron en los astilleros ingleses Smith's Dock Co. Ltd., el *Indus 7* ex *Bouvet 4* y el *Indus 8* ex *Bouvet 2*, en 1930. Eran cuatro buques que tenían unos quince años de antigüedad y se encontraban en servicio. El *Skudd 4* y el *Skudd 5* habían sido fabricados para la Compañía Ballenera A/S Skytteren, de Tønsberg, Noruega. El *Bouvet 2* y el *Bouvet 4* para la A/S Sevilla, también de Tønsberg, Noruega. Estos dos últimos buques fueron traspasados en 1932 a The South Georgia Co. Ltd., de Leith, Escocia.

Los cuatro buques fueron requisados/usados por la Royal Navy como dragaminas durante la Segunda Guerra Mundial (1940-1945) y devueltos, luego, a sus dueños originales al finalizar la guerra. Es el momento de su adquisición por la Compañía Industrial S.A. En la tabla n.º 16 se muestra un cuadro comparativo de las características técnicas de los buques operativos en 1950.

Con los cuatro buques recién adquiridos la flota ballenera queda formada por seis naves, considerando el naufragio del *Indus 1* en 1939 y la venta del *Indus 2* en 1946 a la Compañía Chilena de Pesca y Comercio Macaya Hermanos, de Talcahuano.

Los buques *Indus 3* e *Indus 4*, construidos en 1912 y 1908, eran muy antiguos, costosos de operar y su retiro estaba en un horizonte muy cercano. No hay claridad respecto de la fecha de retiro de las operaciones balleneras de estos buques[1473].

[1472] Expediente Registro Buques *Indus 5* y *6* de la Compañía Industrial S.A., 1946. Expedientes de Naves Mayores, Archivo de la Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante (Directemar), Valparaíso.

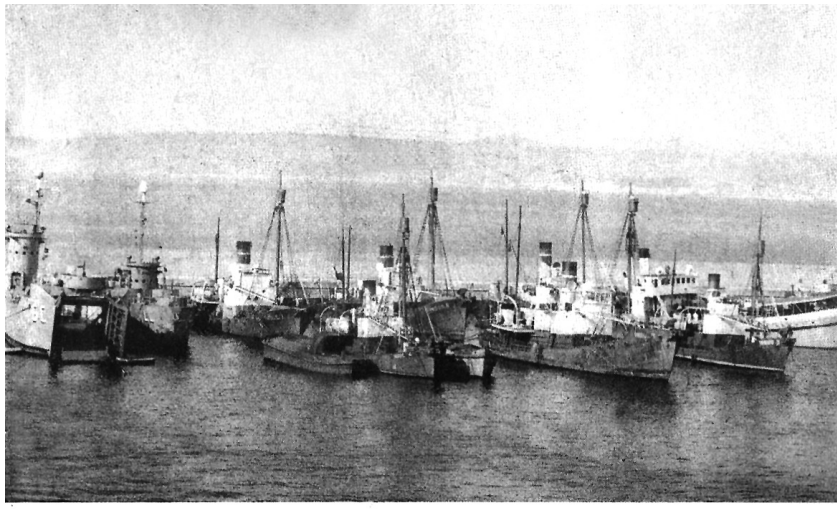
[1473] Los *Indus 3* Y *4* siguen formando parte de la flota de la compañía, siendo desguazados el *Indus 3* el 19 de junio de 1957 y el *Indus 4* el 20 de febrero de 1959. Registro n.° 1292, *Indus 3*; Registro n.° 1293 *Indus 4*; Registro de Naves Mayores, Archivo de la Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Valparaíso.

Tabla n.º 16
Especificaciones técnicas de los cazadores de la Compañía Industrial S.A.
(1946-1950)

	Astillero	Año (1)	NM	Año (2)	Arqueo GRT/NRT TG/TN	Dimensiones eslora/manga/puntal pies/metros	Potencia NHP
Indus 3 ex *Zambesi*	Akers	1912	1292	1936	144/89 177,21/88,60	99,3'x20,1'x11,5 31,60x6,00x3,80	58
Indus 4 ex *Samson*	Akers	1908	1293	1936	176/90 176,40/89,58	101,1'x19,1'x12,1 30,80x5,80x3,80	50
Indus 5 ex *Skud 5*	Nylands	1930	1385	1946	265/92 305,05/60,29	118,5'x23,9'x13,2' 26,12/7,81/4,02	69
Indus 6 ex *Skudd 4*	Nylands	1929	1384	1946	245/84 294,15/51,43	115,1'x23,1x13,2' 35,09/7,04/4,02	69
Indus 7 ex *Bouvet 4*	Smith's Dock	1930	1392	1947	245/85 279,62/77,48	116,2'x24,2'x12,8' 37,26/7,28/4,11	75
Indus 8 ex *Bouvet 2*	Smith's Dock	1930	1403	1948	245/85 279,62/77,48	116,2'x24,2'x12,8' 37,26/7,28/4,11	75

Fuente: Lloyd's Register of British & Forieign Ships, 1930-1931 y Archivo Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante (Valparaíso), años 1946-1950.

Simbología: No [número]. Los astilleros usan este número para identificar un buque particular que está construyendo y normalmente es parte de un sistema correlativo cronológico. Año (1): Año de construcción del buque NM [número de matrícula]. Corresponde al número con el que el buque es matriculado en el Registro Nacional de la Marina Mercante de Chile. Año (2): Año de matrícula del buque en Chile. GRT [Gross Register Tonnage]. Representa el volumen interno total de una embarcación. Una tonelada bruta de registro es igual a un volumen de cien pies cúbicos (~2.83 m^3). NRT [Net Register Tonnage]. Representa el volumen disponible que el buque tiene para llevar carga y pasajeros. TG [Tonelaje grueso], véase GRT. TN [Tonelaje neto], véase NRT. NHP [Nominal Horse Power]. Medida usada para estimar la potencia de los motores a vapor y depende del tamaño del motor y la velocidad de los pistones.



La flota ballenera compuesta de los barcos "Indus III", Indus IV", "Indus V", "Indus VI", "Indus VII" e "Indus VIII".

Figura 26: La flota ballenera de la Indus, 1949. Foto Indus 1953.

En 1954 el *Indus 4* se encontraba todavía cazando ballenas, pues debido al naufragio del *Indus 5*, ocurrido el 15 de noviembre de ese año, la Compañía Industrial instruye "a los balleneros *Indus 4* e *Indus 9*, que se dirigían a Valparaíso arrastrando algunas ballenas que habían cazado, que participaran en las faenas". De esta manera, "el *Indus 4* entrega sus dos ballenas al *Indus 9*, cambió rumbo y llegó a Pichidangui el 16 de noviembre"[1474]. El 19 de noviembre "las labores de los buzos fueron suspendidas" y el *Indus 4* recibe instrucciones para que "retomaran sus actividades de cacería en alta mar"[1475].

[1474] *La Unión*, Valparaíso, 17 de noviembre de 1954.
[1475] *Op. cit.*, 20 de noviembre de 1954.

Capitulo XIV
LA INDUSTRIALIZACIÓN DE LA INDUS: LAS PLANTAS BALLENERAS DE QUINTAY Y BAJO MOLLE

La década de 1950 es, sin duda, la época de mayor auge de la industria ballenera chilena. El interés de diversos medios de prensa, no solo del país, sino, también, del extranjero, por hablar de sus logros es un ejemplo de ello. Un periódico de Nueva York publica en 1951 una fotografía de una ballena procesándose en la planta de Quintay, informando que

> "el miedo de la guerra ha creado una gran demanda de aceite de ballena y que Chile ha entrado en la profesión más emocionante del mundo capturando enormes mamíferos de 69 toneladas y 74 pies de largo como el de la fotografía".

El medio agrega que en Quintay, "una flota de ocho buques está capturando 1200 ballenas al año" y que

> "la industria ballenera de Chile produce alrededor de 5000 toneladas de aceite, la más fina para maquinaria de precisión, y cerca de 1000 toneladas de fertilizante nitrogenado, con un valor total de US$ 4 millones"[1476].

Se escogieron dos textos para representar este manifiesto interés, uno escrito en una revista para "hombres" y el otro en una revista para "mujeres"

En 1953 la revista "para hombres" *Male* publica un extenso reportaje cuyo objetivo es mostrar la caza de ballena. Aunque el texto[1477] habla en esencia de la cacería, entrega algunos datos de interés sobre el funcionamiento de la planta. El buque cazador en el que iba a bordo traía tres ballenas.

> "Tuvimos que esperar nuestro turno en los muelles. Había 21 ballenas antes de las nuestras para procesarlas. Todavía estaba enfermo. No sé si alguna vez estuve tan enfermo en mi vida. El olor de los restos de las ballenas es el peor negocio en el mundo. Pero había venido de tan lejos, tenía mi máquina fotográfica, y no iba a desaparecer hasta que ver el término de las operaciones. La primera ballena fue arrastrada a la plataforma de des-

[1476] *The Courier*, Brookfield, New York, August 30, 1851.
[1477] Anónimo 1953.

cuartizamiento del enorme muelle de la planta en la orilla. Esperamos en línea hasta que los trabajadores con cuchillos de mango largo se acercaron y comenzaron a cortar las capas externas de carne. Luego, la piel fue enganchada con un cable y una pinza a un huinche y la ballena fue pelada como si fuera la cáscara de un pomelo. Cada vez que se movía la ballena, 50 galones o más de sangre corrían sobre el cemento. De lo que sucedió después no entraré en detalles. Fue lo peor de todo [...]. Bajé cuando la primera ballena estaba siendo cortada. Cuando llegué, ya estaban en la tercera y yo, listo para ir a casa. Pero para llegar tuve que caminar otra vez a través de un caos sanguinoliento. Antes de que pudiera alcanzar el jeep de la oficina, me caí de nuevo - como dos días antes- y quedé rojo y hediondo. Llegué al jeep, que por ahora era verde con ruedas rojas, y cuando estaba tomando fotos de las operaciones de corte de la ballena más grande, el capataz se resbaló y cayó al suelo. Me sentí muy bien [...] y comencé a reír. Pero no fue gracioso. El chico se rompió la pierna".

Otro reportaje, interesante y novedoso, escrito por Heinz Tischer (1957), fue publicado en la revista "para mujeres" alemana *Constanze*. El texto se inicia con una referencia a la Compañía Industrial S.A.: "una poderosa sociedad industrial [...que] posee nueve fábricas en todo el país, entre ellas la ballenera" de Quintay. Indica que si se revisa su lista de directores, se

> "tiene la impresión de haber aterrizado en una empresa alemana: Heinsen, Gaudnitz, Appuhn, Stelzner, Brüggemann, Schlenker, Ziegler –y así suma y sigue".

Inclusive "el director de pesca era un alemán, se llamaba Capitán Niemeyer". El capitán Niemeyer, "antiguo comandante de submarinos y más tarde oficial de la Flota de Onassis" había sido contratado "en Delmenhorst, cerca de Bremen, para que reviviera la casi ya muerta captura de ballenas". El reportero observa, desde lo alto de un cerro, "la fábrica, a orillas del mar". Un buque cazador "había traído, en la noche, dos ballenas". Una de ellas,

> "un cachalote de 15 metros de largo se encontraba tendido sobre la cubierta de faenamiento, la segunda recién la estaban sacando con cuerdas del agua, por una pista de cemento con pendiente".

Le impresiona de sobremanera el cachalote:

> "Nunca me hubiera podido imaginar tan vivamente un cachalote. No parece haber alguna foto que lo muestre en su totalidad, junto a una persona. Moby Dick, su monumento literario, había sido imitado poderosamente para la película. Pero yo quería ver Moby Dick al natural y tomarle una foto realmente ilustrativa. ¡Y ahí está un poco más adelante! Me costó un

par de zapatos. Quiero decir: los zapatos, después de haber caminado con ellos sobre aceite, sangre y aceite de pescado, quedaron resistentes al agua por toda una eternidad, pero por la hediondez a aceite de pescado, utilizables únicamente para labores domésticas. El cachalote pesa cincuenta mil kilos. Su colega, la ballena azul (una ballena con barbas, mientras que el cachalote en vez de barbas tiene dientes) es más pesada. Pero la ballena azul es más rara de encontrar en la corriente de Humboldt de la costa sudamericana, y no es ni de lejos tan aventurera. Los trabajadores, cuando quieren subir, cortan escalones en el cerro de carne y grasa".

Finalmente señala:

"muy pronto se llegará a la ballena 12.000 desde la fundación de Quintay en 1944, que se procesará como aceite, margarina, jabón y harina para animales. Toda la harina que se hace de la carne durante todo un año está vendida a Alemania, donde sirve como alimento fuerte para el aumento de grasa de nuestro querido ganado y para que nuestras gallinas pongan huevos".

Estos dos relatos son escritos por reporteros extranjeros. Ambos pueden contemplar el procesamiento de los cetáceos e indicar el impacto que significa su "carnicería", retratar la sangrienta plataforma de descuartizamiento y el mal olor que inunda las faenas. Existen algunas diferencias notables en el enfoque debido al público objetivo de sus revistas, una para hombres, donde se destaca el peligro que corren los trabajadores, y la otra para mujeres, donde es notable la importancia que se le da a un par de zapatos estropeados.

* * *

Es importante complementar la información proporcionada en los reportajes con los recuerdos de aquellos que participaron, directa o indirectamente, en sus faenas. La planta estaba formada por diversas construcciones, siendo la más conspicua, sin duda, su plataforma de descuartizamiento, que "la hace visualmente diferente de cualquier otra planta industrial" y constituye el verdadero núcleo de las instalaciones[1478]. No se puede abordar la planta por completo, así es que se estudiará la Plataforma de Descuartizamiento.

Era una estructura semirrectangular de concreto, de unos 50 x 25 m, con una cubierta de madera, unida a una rampa, un plano inclinado que llegaba hasta el agua. A un costado de la rampa estaba el muelle. Los barcos cazadores dejaban las ballenas en una boya, cerca de la costa y regresaban al mar para continuar cazando. Isaías Jaramillo indica que las ballenas eran remolcadas desde las boyas al muelle de la planta ballenera en unas pequeñas embarcaciones llamadas *pangas*:

[1478] Basberg 2004: 86.

> "había unos botes, unas *pangas* que se llamaba [...las ballenas] que estaban en las boyas había que traerlas al muelle en las *pangas* y con temporal iban a buscarlas igual, los botes parecían de papel encima del agua y las acarreaban igual"[1479].

En el muelle estaba el *donkey*, una pequeña grúa que era utilizada para izarlas a la rampla. José Barrios recordaba:

> "antes amarraban las colas de las ballenas sólo con cabos metálicos, sin embargo, así se cortaban las colas de la ballena y éstas caían nuevamente al mar, y tenían que hacer una tremenda maniobra pa' sacarla [...] después mandaron a hacer la jaiba y, dio tanto resultado que nunca se les cortó la cola, y donde la agarraba, mientras más tiraba más apretaba"[1480].

Isaías Jaramillo agrega que para llevar la ballena a la plataforma de descuartizamiento se usaba un *huinche* grande, situado en la parte posterior de la plataforma:

> "este tiraba un cable, un cable guía, una línea, que llegaba hasta el muelle donde lo pescaba el donkey que tenía una tremenda tenaza, jaiba que le decían, y esa la metían en la cola de la ballena [...] con ese [huinche] tiraba la ballena hasta llegar arriba [...] y los huinches chicos, en los lados de la cama de descuartizamiento, con esos trataban que la línea no se moviera, no se tumbara para los lados"[1481].

José Barrios nos cuenta:

"deben haber habido por lo menos unos diez *huinches*, porque en todas partes había *huinches,* estaban pa' tirar, tiraban pa'llá, tiraban pa'cá, sacaban pa' todos lados [...], con dos *huinches* daban vuelta la ballena y con otro le sacaban el cuero"[1482].

Su hermano, Daniel Barrios, agrega:

> "Cuando le sacaban el cuero por una parte, después pescaban la ballena, hacían una maniobra y la daban vuelta, con los huinches empezaban a virar, a virar, y la daban vuelta pa'l otro lado y le sacaban la otra parte de cuero por el otro lado, después le iban sacando los lomos, después las tripas, después las costillas, iban sacando con los cuchillos las costillas,

[1479] Entrevista a Isaías Jaramillo, *op. cit.*
[1480] Entrevista a José Barrios, *op. cit.*
[1481] Entrevista a Isaías Jaramillo, *op. cit.*
[1482] Entrevista a José Barrios, *op. cit.*

iban saliendo las costillas enteritas, se cortaban así, un corte no más, y se iban echando a los cocinadores"[1483].

Para descuartizar a los cetáceos se usan unos cuchillos curvos, que eran como "una echona, esa pa' cortar trigo [...], pero con el filo por fuera, porque uno al trabajar va cortando la carne con la espalda del cuchillo"[1484]. El faenamiento era rápido, duraba entre cuatro y ocho horas[1485].

Los cocinadores o autoclaves estaban en un extremo de la Plataforma de Descuartizamiento,

> "por debajo, y la pura boca estaba aquí arriba [...] por la boca nosotros les tirábamos pa' abajo la carne [...] hasta que llenábamos ese autoclave, que era más o menos de unos cuatro o cinco metros de alto y tenía unos cuatro o cinco metros por lo menos de circunferencia"[1486].

José recuerda que para sacar el tocino usaban un gancho

> "el gancho era de un fierro que estaba arqueado en la punta [...], el tocino es una tira larga, entonces la iban cortando con los cuchillos en pedazos cuadrados y eso lo iban tirando, con esos ganchos lo iban tirando adentro pa' cocinarlos"[1487].

Debajo de la plataforma se encontraba la denominada Fábrica de Aceite.

De este modo, la sección de descuartizamiento se encargaba de la ballena desde que era dejada en la boya por los buques cazadores hasta que sus restos eran depositados en los cocinadores o autoclaves.

Se operaba con tres turnos de ocho horas cada uno, encabezada por un jefe de sección o capataz, del que dependía una verdadera jerarquía laboral: maestro descuartizador, ayudante de maestro, ganchero y alambrero. En cada turno trabajaban dos o tres maestros descuartizadores, cada uno con su ayudante, tres o cuatro gancheros y tres alambreros. Los maestros eran los responsables de descuartizarla. Tenían que conocer la anatomía del cetáceo para hacer los cortes.

> "conocerle todas las coyunturas, cómo cortar las coyunturas, porque los huesos son gruesos [...] dónde y cómo cortar los lomos y las costillas, hasta que queda la pura cabeza con el espinazo hacia un lado [...] mirando yo lo aprendí y les enseñamos con mi hermano a otras personas que vinieron

[1483] Entrevista a Daniel Barrios, *op. cit.*
[1484] Entrevista a Alfredo Marín, Quintay, 20 de enero de 2009.
[1485] Berríos 2010.
[1486] Entrevista a Alfredo Marín, *op. cit.*
[1487] Entrevista a José Barrios, *op. cit.*

de Iquique a trabajar. Los maestros conocían los cortes [...] para sacar el tocino y así pelar el animal"[1488].

Los ayudantes asistían al maestro en los cortes, dando instrucciones a los que operaban los huinches. Los *alambreros* se ocupaban de los *alambres*, los cabos de metal de los huinches que se usaban "para pelar la ballena y darla vuelta". Los *gancheros* llevaban los trozos de tocino, carne, vísceras y huesos a los *cocinadores*[1489]. Lo que ocurría en los cocinadores permanece un poco en la penumbra. No hay demasiados testimonios sobre esa parte del proceso.

* * *

En este punto parece necesario introducir una mirada más técnica sobre las instalaciones balleneras de Quintay, como es la que se entrega en un informe publicado en la revista noruega especializada en temas balleneros *Norsk Hvalfangst-Tidende*. Es un relato que no deja mucho lugar a las emociones:

> "En la planta de Quintay el trabajo es desarrollado por tres turnos, cada uno de ocho horas, así siempre hay un equipo listo para recoger las ballenas en las boyas, subirlas a la plataforma de descuartizamiento y comenzar con la extracción y el procesamiento en la forma habitual de la grasa, carne, huesos, etc. El procesamiento es efectuado en las distintas instalaciones, con las más modernas maquinarias importadas de Europa y otras diseñadas y hechas en Chile, sobre la base de la experiencia acumulada durante muchos años. Parte de la carne de la ballena de aleta es usada en estado fresco para el consumo humano en Valparaíso y Santiago, el resto es secado y convertido en comida para aves y para la exportación. Parte del aceite de ballena es hidrogenizado y usado en la manufactura de margarina y de tipos especiales de jabones, incluido el jabón de tocador. Los huesos son sometidos a un proceso de extracción con solventes de los materiales grasos separados para usarlos en la elaboración de jabones. Luego los someten a otro proceso para la extracción de la cola, que se vende en forma de tabletas para el uso de los carpinteros, tanto en país como en el extranjero. El resto de los huesos es secado y usado como fertilizante en el sur del país. De esta manera las ballenas son usadas completamente, incluso el agua de la cola es centrifugada para recuperar el último pedazo de sustancia útil"[1490].

Es importante el enfoque que se le da a las operaciones de la planta en este texto. Se destaca que la ballena se aprovecha por completo, la carne, grasa, huesos son procesados y utilizados. También se destaca el consumo humano en estado fresco de la carne de ballena de aleta, tanto en Santiago y Valparaíso.

[1488] Entrevista a José Barrios, *op. cit.*
[1489] De la Fuente y Quiroz 2011.
[1490] CI 1954: 180.

El otro lado de esta historia está protagonizado por los buques que ponen a disposición de la planta la materia prima, las ballenas. Los buques que operan desde Quintay "han sido reemplazados por modernos cazadores con mayor radio de acción y motores más poderosos". En 1954 la Compañía Industrial poseía una flota compuesta de ocho cazadores, "seis relativamente nuevos", los *Indus 6*, *7*, *8*, *9*, *10* y *11*. Todos estos buques habían sido fabricados entre los años 1929 y 1932, por lo que tenían más de diez años de uso, aunque su equipamiento se había actualizado.

Los buques tienen

> "un radio operacional de unas 200 millas y están equipados con los últimos adelantos, tales como radiogoniómetro, eco sonar, radar y las armas más modernas"[1491].

En el artículo se describe en forma bastante precisa la forma de operar de los buques:

> "Los cazadores operan individualmente o en grupos, bajo la dirección general de un comodoro de la flota. Si las condiciones lo recomiendan, el remolque de las ballenas se efectúa en formación combinada, para facilitar las operaciones de los otros buques. Como el Océano Pacífico es todo menos pacífico, se debe tomar cualquier ventaja del buen tiempo. Las operaciones son a menudo obstaculizadas por fuertes vientos del sur, que soplan los meses de primavera y verano, y por los vientos del norte, que lo hacen en otoño e invierno, o por bancos de niebla que se extienden sobre un área de cientos de millas en todas direcciones. Como la caza de ballenas se realiza en mares pesados, el equipamiento, buques y marinería debe ser de primera clase. Afortunadamente el marinero chileno siempre ha sido un buen hombre de mar y se ha adaptado de manera espléndida a los buques balleneros. No sólo el personal de cubierta y de máquinas sino también los oficiales son ahora todos chilenos. Muchos de los arponeros se escogen de las tripulaciones chilenas y pueden tomar con ventaja el lugar de los arponeros extranjeros. El capitán de la flota, nacido en la isla de Chiloé[1492], puede competir en resultados con el mejor de sus colegas extranjeros. Los procedimientos de caza se realizan, como se ha dicho, en un radio de unas 200 millas desde la planta ballenera de Quintay [...]. Las ballenas capturadas son marcadas con una bandera o una señal de luz automática, para ser recogidas al fin de las operaciones y remolcadas a la planta ballenera"[1493].

[1491] CI 1954: 179.

[1492] Se refiere al famoso capitán Humberto Olavarría, mencionado también por Francisco Coloane en su reportaje sobre Quintay, 1972.

[1493] CI: 1954: 179-180.

Curiosamente no se describe la caza: dada la naturaleza especializada de la revista, tal vez no se considera necesario.

El texto finaliza señalando:

> "la industria ballenera en la costa de Chile es una industria completamente chilena, con respecto tanto al capital como a la operación. Se ha dicho que toda la tripulación y la mayoría de los arponeros en los cazadores son chilenos. Pero también el personal de la planta, incluidos los ingenieros y químicos, son chilenos. Todas estas personas se han familiarizado, en cincuenta años de actividades balleneras, con las operaciones balleneras"[1494].

El reportaje habla de una industria establecida y eficiente, aunque

> "la abundancia de ballenas en las costas de Chile ha disminuido" sobre todo por la presencia de grandes buques factoría, con flotas de 14 buques cazadores que operan simultáneamente, de modo que los stocks de cachalotes se han mermado seriamente"[1495].

* * *

Isaías Jaramillo Pérez, nacido en Quellón en 1915,

> "trabajó en la isla de Guafo primero, cuando era joven, de ahí la Indus lo trasladó a Quintay, ahí estuvo mucho más tiempo y después lo trasladaron a Los Molles, Iquique; y ahí donde ya la ballenera dejó de existir en el fondo porque ya no era rentable el trabajar la ballena".

Su hijo Isaías Jaramillo Elgueta cuenta:

> "cuando lo trajeron a Quintay, mi papá iba a buscar gente allá [Quellón], no contrataban gente de aquí [Chile central]; (...) allá él contrataba a su gente y traía 50, 60 hombres (...). Él formaba sus cuadrillas, puros chilotes, él sabía quiénes eran buenos para la pega"[1496].

Además de trabajar en las plantas de Guafo, Quintay y El Molle, llegando a ser uno de los jefes de la sección de Descuartizamiento[1497], era el único contratista que reclutaba a obreros de Quellón para trabajar en la ballenera. De esta manera la emigración temporal chilota hacia Quintay, en especial aquella ocurrida en la década de 1960, está asociada a su figura.

[1494] CI: 1954: 180.

[1495] CI 1954: 178-179.

[1496] Entrevista a Isaías Jaramillo, *op. cit.*

[1497] Los jefes de la sección de Descuartizamiento eran tres, lo que respondía a la organización en tres turnos de la ballenera. Junto con Isaías Jaramillo, este papel lo desempeñaban también Pedro Montecino y Carlos Aravena. Este último recibió a Francisco Coloane en su visita a Quintay en la década de 1950. Coloane 1972.

Los chilotes viajeros recuerdan que antes del inicio de cada temporada ballenera Isaías Jaramillo P. viajaba a Quellón a armar cuadrillas de trabajo que, al llegar a Quintay, se desempeñarían en la sección de Descuartizamiento que dirigía. Juan Vera recuerda que llegó "buscando a la gente chilota, digamos, que era experta en descuartizamiento de ballena"[1498] y hacia la década de 1960, también llevaba a gente más joven. Sus motivaciones tendrían relación, por una parte, con la experiencia en la materia de los chilotes viejos y, por otra, con las características del migrante isleño: se trata de un trabajador infatigable, algunos "dicen que la mejor gente para trabajar eran ellos"[1499].

Así lo señala Guillermo Lobos, quien dice:

> "a él [Isaías Jaramillo P.], no le convenía sacar gente de allá del norte, porque no le iba a cundir como un chilote, como quien dice, porque el chilote es trabajador, claro, por eso que venía a buscar acá"[1500].

Los chilotes trabajaban en la sección de Descuartizamiento, pero no eran los únicos que actuaban en estos oficios, ya que junto con los migrantes isleños llegaron también otros provenientes de San Carlos de Corral y, durante los últimos años de la ballenera de Quintay, algunos hombres de la zona central –entre ellos los hermanos Federico y José Barrios– se especializaron como maestros descuartizadores. Asimismo, aunque sea evidente decirlo, no eran los únicos trabajadores de Quintay. En efecto, los relatos recabados dan cuenta de un grupo significativo de obreros –que oscilaba entre trescientos, ochocientos e, incluso, mil doscientos operarios– trabajando en las distintas secciones de la estación ballenera, de los cuales solo cincuenta o sesenta eran oriundos de Quellón.

No obstante, en Quintay la presencia de los sureños en general y de los chilotes en específico, no pasó inadvertida en lo absoluto. Así es como los relatos de antiguos obreros de la ballenera sindican que, si bien la mayoría de los trabajadores provenían de la zona central, Casablanca, Valparaíso, Los Andes, Santiago, los sureños conformaban un grupo significativo. Al respecto, Daniel Barrios asevera:

> "sobre todo había muchos sureños trabajando acá. Llegaban de Chiloé, de Puerto Montt, de Valdivia, de Concepción, de todas esas partes había gente que trabajaba en la ballenera"[1501].

Dentro de este grupo, los chilotes destacaron al punto que hoy en Quintay son recordados como si hubiesen sido un grupo mayoritario, cuando, en realidad,

[1498] Entrevista a Juan Vera, Quellón, 23 de noviembre de 2008.
[1499] Entrevista a Pedro Vera, Puerto Montt, 4 de diciembre de 2008.
[1500] Entrevista a Guillermo Lobos, Quellón, 23 de noviembre de 2008.
[1501] Entrevista a Daniel Barrios, *op. cit.*

se trataba de una minoría. Ello queda plasmado en los recuerdos de Isolina Ansaldo, vecina de dicha caleta, quien cuenta que "acá venía gente de afuera a trabajar a la ballenera, los chilotitos que le decíamos nosotros"[1502] y de Tito Bernal, pescador de Quintay, quien sostiene que "el 90% de los obreros eran del sur: de Valdivia, de Corral, Niebla, de San Carlos, de todas esas caletitas de alrededor, de todas esas partes. Eran chilotes, les llamábamos nosotros, venían a trabajar acá"[1503].

Figura 27: Enviando los trozos de tocino a los autoclaves, 1959. Foto gentileza de Gastón Carreño.

Entonces, si no eran una mayoría, cabe preguntarse: ¿por qué la presencia chilota está tan marcada en el recuerdo? Esto podría vincularse con la actividad desempeñada por los chilotes en Quintay: ellos destazaban las ballenas. Esta actividad era, sin duda alguna, la más llamativa. En efecto, la fascinación que despiertan la actividad ballenera queda en evidencia al revisar el corpus de fotografías de la planta terrestre de Quintay donde predominan las fotos de la Sección de Descuartizamiento y otras tantas de operarios posando arriba de las ballenas cazadas.

Como los chilotes se relacionaban con los grandes cetáceos en la sección de Descuartizamiento, desempeñaron un papel protagónico en la escena ballenera de Quintay. Los hizo visibles y recordables. Sin embargo, el desenvolverse en un lugar privilegiado para ser observados, no explica del todo lo

[1502] Entrevista a Isolina Ansaldo, Quintay, 2 de febrero de 2005.
[1503] Entrevista a Tito Bernal, Quintay, 26 de enero de 2005.

marcado que está en el recuerdo la presencia chilota en Quintay, ni tampoco el salto metonímico de los quintaínos, quienes convirtieron a la parte chilota en el todo sureño, usando ese gentilicio para referirse a todos los hombres que venían de las caletas del sur. Este recurso estaría dando cuenta de que los chilotes también se distinguieron dentro de la sección de Descuartizamiento, lo que podría vincularse con la otredad ostentada por ellos fuera de su tierra.

* * *

Con el fin de optimizar sus operaciones, la Compañía Industrial estudia en 1954 la posibilidad de instalar una planta procesadora de cetáceos en el Norte Grande. Considera varios lugares posibles, Mejillones, Taltal, Pisagua, Huasco, pero decide que Caleta Molle, en una pequeña bahía al sur de Iquique, sería el lugar más indicado,

> "una vez que las autoridades locales le prometieran a sus representantes, enviados a Iquique en diciembre de 1954, suministrar el agua y la energía eléctrica necesarias para el funcionamiento de la planta"[1504].

La ballenera de Bajo Molle tuvo algunos inconvenientes financieros para su instalación. La Compañía Industrial había gastado en 1956 alrededor de cuatrocientos millones de pesos y necesitaba unos ciento cincuenta millones adicionales. Por esta razón y

> "por intermedio del señor José Alegría Cosani, su representante en Iquique, la Compañía Industrial INDUS, que levanta la planta industrializadora de ballena en Bajo Molle, solicitó los buenos oficios de la Intendencia de la Provincia para que la Corporación de Fomento a la Producción le conceda un préstamo por la suma de ciento cincuenta millones de pesos a objeto de complementar la obra que está ubicada a siete kilómetros al sur de la península de Cavancha",

pues solo en maquinarias "aun por adquirir en el extranjero, se precisa de una suma cercana a los 200.000 dólares". Se hace hincapié en la necesidad de contar con un helicóptero

> "no sólo para el mejor desarrollo de la industria ballenera, sino para combinar una acción con la Armada Nacional a objeto de ejercer el debido control de nuestras aguas territoriales"[1505].

El 23 de noviembre de 1956, el *Indus 12*, llega con los primeros cachalotes para ser faenados en la planta ballenera Bajo Molle:

[1504] *El Tarapacá*, Iquique, 3 de diciembre de 1954.
[1505] *Op. cit.*, 8 de mayo de 1956.

"Poco antes de las 7 de la mañana de ayer fondeó en la pequeña rada de Bajo Molle, el *Indus 12* remolcando cuatro ejemplares hembras de la ballena esperma o cachalote, dos a babor y dos a estribor, mientras desde la planta observaban la maniobra altos jefes de la Indus y algunas visitas. El primer ejemplar, una hembra joven, de poco más de 10 metros de largo por un metro y 20 centímetros de alto, fue llevado a flote hasta el borde del plano inclinado en que cae sobre el mar de la instalación de la fábrica. Desde allí fue conducida hasta la plataforma de beneficio, mediante poderosos guinches que la arrastraron por la pendiente de concreto. En medio de gran regocijo todos los empleados y obreros de la Indus rodearon al fabuloso animal, observando con curiosidad su contextura curiosa e impresionante. Operarios expertos, el más nuevo de los cuales tiene 14 años de práctica en otras plantas balleneras, mediante instrumentos cortantes parecidos a una guadaña, pero con el filo invertido, iniciaron rápidamente sus operaciones de monumental y precisa cirugía. En menos de 30 minutos el animal se encontraba totalmente trozado y arrojado por las tolvas que abren paso a los grandes fondos donde después mediante el cocimiento, empieza el proceso de reducción a grasas de todo el volumen del cetáceo. Todas las operaciones fueron dirigidas por Carlos Aravena, ballenero desde 1920, quien con ojo alerta y firme voz de mando lo controlaba todo con gran eficiencia [...] Las operaciones se mantendrán a un ritmo prudente y reducido hasta la fecha en que la Endesa inicie el suministro de energía eléctrica. Por el momento la ballenera trabaja con generadores propios"[1506].

La inauguración de la planta ocurrió el 8 de diciembre de 1956 y contó con la asistencia de autoridades civiles, militares y eclesiásticas, representantes de la Indus y jefes de servicios públicos y comerciantes destacados de la ciudad[1507].

La planta estaba dividida en tres sectores. El sector Fábrica, ubicado al centro de la planta, estaba formado por un edificio de dos pisos, en el que funcionaban oficinas, bodegas y clínica; en otro edificio estaba la sala de energía, la maestranza y las salas de caldera; luego, están las plantas de elaboración de aceite, de recuperación de aceite y fabricación de harina, de extracción de aceite de huesos, de saponificación anhidra, sección jabonería y compuestos para lavar. Otras instalaciones eran la cancha de descuartizamiento de ballenas, la rampa y el muelle con un muro de defensa para las marejadas. En el sector Norte estaba el retén de Carabineros, las tres casas-habitación para los mayordomos de las secciones industriales y un dormitorio con una capacidad para alojar a cincuenta y tres trabajadores. En el sector Sur había tres casas para alojamiento de personal, un pabellón para alojamiento de personal y un casino-comedor para los empleados[1508].

[1506] *El Tarapacá*, Iquique, 24 de noviembre de 1956.
[1507] *Op. cit.*, 10 de diciembre de 1956.
[1508] Lo 2014.

La planta no funcionará durante muchos años. El 15 de abril de 1964 se da por iniciada la 30ª temporada de caza de ballenas desde Bajo Molle[1509]. Sin embargo, el 10 de mayo de 1964, "por falta de materia prima para la elaboración [...] por un periodo de 45 días paralizará totalmente la Planta Ballenera Molle". La empresa toma esta decisión por "el alejamiento de ballenas que se hace notorio por estos días en las costas", siendo una de sus consecuencias "el despido masivo de 230 operarios"[1510]. En diciembre de 1964, la empresa anuncia el cierre de la planta de Molle, que se concretaría en el mes de marzo de 1965, aunque no fue declarado como definitivo[1511]. En el mes de septiembre del mismo año se anuncia que la planta no trabajará ese año ni tampoco el siguiente "debido a la escasez de materias primas"[1512]. En octubre comienza, "en medio de la polémica", un proceso de desmantelamiento de la planta[1513].

La vida de la planta ballenera de Bajo Molle, la más moderna del país, fue breve, con menos de ocho años, pero dejó una huella indeleble en Iquique. Las ruinas de la planta, relativamente bien conservadas, son un recuerdo constante de las laboriosas tareas que desempeñaron grupos importantes de trabajadores del norte del país.

* * *

Los naufragios eran un peligro permanente para los buques balleneros y la Compañía Industrial tuvo varios en su historia. Se ha relatado el temprano hundimiento del *Indus 1* en la costa exterior del archipiélago de los Chonos.

La madrugada del 15 de noviembre de 1954 el *Indus 8*, al mando del capitán Eliecer Parada Castro y una dotación de dieciséis hombres,

> "luego de haber pasado la noche al abrigo de la ensenada de Pichidangui, junto al islote Locos, levó anclas y se hizo a la mar, para reanudar sus faenas de caza de ballena"[1514].

Había neblina. Un tripulante, cuyo nombre se mantuvo en reserva, declaró:

> "la visibilidad era nula al salir de Pichidangui. La espesa neblina matinal fue el comentario obligado que tuvieron a bordo, cual si se presagiara la tragedia"[1515].

A las 5.30 AM el ballenero chocó con una roca sumergida a doscientos metros de la Roca Casualidad, en la Caleta Pichidangui:

[1509] *El Cavancha*, Iquique, 9 de abril de 1964.
[1510] *Op. cit.*, 8 de mayo de 1964.
[1511] Lo 2014.
[1512] *El Cavancha*, Iquique, 29 de septiembre de 1965.
[1513] *Op. cit.*, 20 de octubre de 1965.
[1514] *El Mercurio*, Valparaíso, 16 de noviembre de 1954.
[1515] *La Unión*, Valparaíso, 16 de noviembre de 1954.

> "La colisión afectó a la nave desde la proa, por la banda de estribor. Dada la velocidad que había tomado, el choque tuvo fatales consecuencias, pues el *Indus 8* se dio vuelta de campana y se hundió en menos de tres minutos. El impacto produjo el resquebrajamiento de las planchas del casco, el agua entró con gran velocidad e inundó rápidamente los compartimientos inferiores de la embarcación. Todo esto ocurría en cosa de minutos. El capitán Eliecer Parada y parte de la tripulación 'alcanzó a abandonar el barco, lanzándose al mar y nadando para escapar de la fuerte corriente y del 'remolino', producidos por el hundimiento del ballenero'. Lograron llegar a nado a la playa, donde encontraron "un bongo equipado con motor fuera de borda. Esta feliz circunstancia permitió que rápidamente se organizaran auxilios".

Desde las caletas vecinas de Horcones y Pichidangui llegaron los pescadores: Jacobo Romo, Humberto Cisternas, Augusto Romo, Solitario Sagredo, Arturo Ogaz y David Abrahán Romo, José Salazar, Alfredo Ahumada, Urbano Pacheco y Romelio Brantes, actuando "con gran abnegación para rescatar de las aguas a los agotados tripulantes que habían escapado con vida del inesperado accidente". El siniestro los tomó por sorpresa, especialmente al personal de máquinas[1516].

El segundo ingeniero, José González, se encontraba de guardia en la sala de máquinas. Sintió el remezón producido por las planchas del casco del *Indus 8* al tocar las rocas del fondo marino. La habitación se llenó de agua rápidamente. El ingeniero segundo corrió a despertar al primer y tercer ingeniero. Luego, corrió y subió a la panga del *Indus 8*, pero esta "fue arrastrada junto con el barco al fondo del mar". El ingeniero cuenta:

> "fui absorbido a la sala de máquinas y el agua que entraba a torrentes a ese lugar me arrastraba hacia el fondo. Cuando la sala estuvo anegada completamente, abrí los ojos y pude ver sobre mí la escotilla de entrada, que se destacaba en la oscuridad por los primeros rayos de luz del día"[1517].

Sin perder la serenidad y con gran esfuerzo logró subir a superficie. Ahí se encontró nadando en medio del mar, a más de trescientos metros de la costa. Encontró un salvavidas y se aferró a él. Al lado suyo flotaba el cadáver de uno de los náufragos. Más allá se escuchaba el llamado de auxilio de otro. Era el primer piloto Francisco Villarroel Ampuero. José González le arrojó un tablón que encontró a su lado. José González aferrado al salvavidas y Francisco Villarroel al tablón estuvieron cerca de media hora en el mar hasta que llegaron los pescadores de Pichidangui y Horcones en su auxilio. El personal de máquinas, primer ingeniero Domingo Romero Molina, maquinista

[1516] *El Mercurio*, Valparaíso, 16 de noviembre de 1954.
[1517] *La Unión*, Valparaíso, 16 de noviembre de 1954.

Jorge Quilodrán Laubrecht, fogonero Juan Carrasco Vidal y limpiador Luis Bustos Cayupe, junto con el marinero Bertino Galdámez Bernal y el cocinero Agustín Pérez Apablaza habrían quedado aprisionados al interior del *Indus 8*, el que se hundió a veintinueve metros de profundidad. En la mañana del día 15, cerca de las 9:30 horas, el mar entregó los cuerpos de Juan Carrasco Vidal y Luis Bustos Cayupe. Sobre los cuatro hombres desaparecidos se estimaba que "sus cadáveres deb[ían] encontrarse en el cuarto de máquinas o en las dependencias". En Valparaíso se recibieron las primeras noticias del incidente. "Desde la estación ferroviaria de Pichidangui, por la línea telefónica de FF.CC., se envió un breve mensaje a Valparaíso, vía La Calera, donde se decía que el "Indus 8" había naufragado y que "había bajas". A las 07:45 AM desde la capitanía de puerto de Los Vilos por radio se indicó que el *Indus 8* se había dado vuelta de campana y que había dos ahogados. A las 08:00 Am desde Coquimbo se transmitió:

> "El ballenero *Indus 8* chocó contra roca sumergida en bahía de Pichidangui y dióse vuelta de campana, pereciendo dos tripulantes y desapareciendo otros cuatro. Capitán y nueve tripulantes están en tierra"[1518].

Desde Valparaíso la Compañía Industrial enviaba en vehículos a personal superior y funcionarios de su sección Marítima para que prestaran ayuda a los náufragos.

Por su parte, cerca de las 08:00 AM, la Armada dio orden a la fragata *Baquedano* para que zarpara hacia Pichidangui, caleta a la que llegó a las 13:00 horas. Al llegar al lugar, junto con embarcar a los sobrevivientes y los cadáveres José Carrasco y Luis Bustos, realizó labores de búsqueda. Localizó el lugar exacto donde se encontraba el casco del malogrado *Indus*, "dato que se necesitaba para los efectos de instruir el sumario que debe conocer la Dirección del Litoral y Marina Mercante Nacional"[1519].

Marcó con boyas el sitio preciso del hundimiento desde donde emergían "abundantes burbujas de petróleo y flotaban, asimismo, restos de la nave, especialmente trozos de madera, cajones, etc."[1520].

Al finalizar el día zarpó rumbo a Valparaíso. En el muelle Prat de dicho puerto, familiares de los fallecidos y sobrevivientes, junto con personal de la Compañía Industrial, los esperaban desde las 19:00 horas. La *Baquedano* arribó a eso de las 21:45 horas con los sobrevivientes y los restos del fogonero y el limpiador. En el muelle Prat se vivieron "emocionantes" y "dramáticas" escenas durante el desembarco de los náufragos.

Los cuerpos del fogonero José Carrasco y el limpiador Luis Bustos, luego de ser desembarcados en medio de un impresionante silencio, fueron llevados a

[1518] *El Mercurio*, Valparaíso, 16 de noviembre de 1954.
[1519] *La Unión*, Valparaíso, 16 de noviembre de 1954.
[1520] *El Mercurio*, Valparaíso, 16 de noviembre de 1954.

la morgue desde donde serían trasladados a la sede social de la Confederación Marítima de Chile, Comach, lugar en que sería "erigida una severa capilla ardiente". Al desembarcar, los sobrevivientes se restaron de hacer declaración alguna respondiendo a las órdenes de la autoridad marítima. Luego, fueron transportados en vehículos hasta sus domicilios con instrucciones de apersonarse al día siguiente a las 09:00 AM en la Gobernación Marítima para presentar las declaraciones de rigor ante el capitán de alta mar y práctico de puerto José Maldonado, fiscal designado para la ocasión[1521].

* * *

La década de 1960 es una época de decaimiento de la actividad ballenera en Quintay. En 1966 se publica en *El Mercurio* de Valparaíso un nuevo reportaje sobre la planta y la caza de ballenas, escrito por Gastón Gauche (1966).

El reportero ofrece una interesante descripción del buque cazador:

> "Un 'cazador' requiere ciertos equipos y presenta ciertas características que lo hacen enteramente diferente de otras embarcaciones. Su máquina debe tener la potencia necesaria para dar una adecuada velocidad y a la vez para remolcar el gran peso que significa arrastrar las ballenas muertas. La proa tiene una forma característica, levantada y con un pequeño puente en el cual se sitúa el cañón que dispara el arpón. La parte baja de este puente está destinada a contener los metros de cuerda que lleva amarrada esta pieza y los resortes que habrán de amortiguar los tirones de la ballena al sentirse herida. Pero su parte principal es una palo trinquete en cuya punta está ubicada la tina, o cofa, en la cual va el piloto durante la cacería para guiar al arponero y ubicar lo cetáceos. En este palo se afirman los aparejos por los cuales pasa la espía que retiene el arpón. En primer término, las líneas pasan por unas roldanas o 'patecas' las que cuelgan de otras ubicadas más arriba, las 'catalinas', que desarrollan un juego destinado a impedir que la ballena herida corte la cuerda por la excesiva tensión al arrancar. Las 'catalinas' están unidas a unos poderosos resortes amortiguadores existiendo un juego completo para el costado de babor y otro para el de estribor. Un poderoso winche o cabrestante ocupa gran parte de la cubierta de proa, en la que también se encuentran los arpones que serán usados, las cadenas para amarrar los cetáceos muertos para su remolque, y todas las demás piezas necesaria para este trabajo. Sobre el puente se encuentra la caseta del sonar, moderno equipo de los actuales balleneros destinado a ubicar y seguir la pista de los escurridizos cetáceos. La tripulación de un barco caza ballenas posee un acendrado espíritu de cuerpo. La ruda de la faena, y las inclemencias propias de esta vida aventurera, conforman en cada uno de ellos una personalidad especial. El ballenero siente orgullo y cariño por su pequeño barco, sabe que realiza una tarea importante y

[1521] *La Unión*, Valparaíso, 17 de noviembre de 1954.

vibra con esta aventura marinera. Cuando el vigía anuncia haber encontrado ballenas, un sentimiento solidario anima a toda la tripulación. La ansiedad y preocupación se refleja en todos los rostros, menos en uno: el del capitán arponero, su dilatada experiencia y la confianza del que sabe hacer bien su trabajo le permiten continuar fumando imperturbablemente, pero bajo esta quietud exterior, ante la emoción de una nueva caza, su corazón palpita fuertemente. Los ojos recorren la distancia entre el buque y el animal mientras su voz pausada va dando las órdenes necesaria para tomar la mejor posición"[1522].

El texto también entrega información importante sobre el procesamiento de los cetáceos:

"Al llegar el cazador a la caleta en la cual está ubicada la planta, una pequeña embarcación sale a recibirla. A su popa amarra los dos cetáceos traídos y vuelve a tierra [...]. En la orilla se levanta una ancha rampa encementada. Unos pescantes cogen las ballenas por los muñones de sus colas y comienzan a tirar. Con crujidos de cadenas el enorme cuerpo comienza a ser sacado del mar. Poco a poco sale toda la inmensa masa [...]. Una vez colocada en la rampa un grupo de hombres se abalanza sobre este enorme cuerpo y con diestros cortes comienzan a faenarla".

También establece algunas diferencias en el procesamiento de ballenas de dientes y de barbas.

"Se desprende en primer término la envoltura o capa de grasa que la recubre, llamada 'tocino'. Ella es conducida a unos inmensos cocinadores y arrojada adentro. Luego se da vuelta el cuerpo y se le extrae la capa inferior. Queda el esqueleto con un poco de carne y sosteniendo todos los enormes órganos del cetáceo, y la cabeza que requiere de una faena especial. Nuevos cortes ponen al descubierto una masa de tejidos ricos en aceite, los que son también llevados al cocinador donde está el tocino. Mientras tanto otros operarios cortan el esqueleto y se arroja a un cocinador que dará aceites de segunda clase. En sólo media hora la ballena ha desaparecido de la rampa. Sólo unos charcos que son limpiados con un fuerte pistón señalan el lugar de trabajo"[1523].

Esta descripción se refiere al procesamiento del cachalote y a la elaboración del aceite. En el caso de la ballena azul o alfaguara y de otras ballenas de barbas el proceso tiene algunas diferencias.

[1522] Gauche 1966: 13.
[1523] *Op. cit.*: 15.

"Las grandes lonjas de grasa y carne que la recubren son llevadas íntegramente hasta el barco frigorífico, donde cortadas y envasadas en bolsas de polietileno, son transportadas al Japón, país que se alimenta en gran parte con la ballena. El enorme esqueleto de una ballena del tipo barba, presenta adherido grandes trozos de carne, los que son cuidadosamente extraídos y llevados al frigorífico. Su lengua, riñones, corazón, hígado y otros órganos son sacados cuidadosamente y frigorizados para ser luego consumidos. Posteriormente el esqueleto es cortado por una sierra y arrojado a un cocinador para aceite. Otra vez, del magnífico animal no ha quedado nada"[1524].

Luego de recibir los trozos de tocino, carne y huesos,

"se cierran los cocinadores y se echan a andar por cuatro horas. Al abrirlos se tendrá un aceite que será destinado a diversos usos. Los del primer cocinador darán posteriormente margarinas, cosméticos y otros productos industriales. Los aceites de segunda se convertirán en jabones de menor calidad o serán tratados nuevamente hasta convertirse en harina, utilizada para alimentos de aves y para abonos agrícolas"[1525].

El reportero agrega:

"los trozos de carne de la ballena serán envasados y vendidos en el extranjero, porque un país como el nuestro aún no ha comprendido [...] que la mejor fuente de alimentación la tiene en sus aguas. La carne es, a simple vista, de la misma naturaleza que la carne de vacuno. Sólo su colores levemente más oscuro y presenta, al comerla, el mismo gusto que la que habitualmente se consume"[1526].

Finalmente,

"el agua que arroja una manguera elimina todo vestigio de la ballena, y junto con su escurrir se va la última visión de esta aventura del mar y de este esfuerzo titánico de la industria"[1527].

Este relato es fiel testimonio de una transformación ocurrida en la planta de Quintay con la llegada en 1964 de una empresa japonesa y su alianza con la Compañía Industrial S.A., que opera entre 1964 y 1967. El principal objetivo de las instalaciones balleneras era ahora la producción de carne para consumo humano, exportada a Japón, pero también consumida en hogares

[1524] Gauche 1966: 15.
[1525] *Ibid.*
[1526] *Ibid.*
[1527] *Ibid.*

chilenos. El texto muestra las diferencias observadas en el procesamiento de las ballenas de dientes y la producción de aceite y de las ballenas de barbas y la producción de carne.

En la siguiente tabla se entrega un resumen de las capturas de ballenas efectuadas desde las dos plantas de la Compañía Industrial S.A., Quintay y Bajo Molle, y la cantidad de aceite obtenido entre los años 1944 y 1967. La empresa captura en ese periodo un total de 28 538 ballenas, que produjeron 634 169 barriles de aceite, con promedios anuales de 1 189 ballenas y 26 424 barriles de aceite.

Tabla n.º 18
Productividad de la compañía industrial S.A.
(1944-1967)

Temporada	Ballenas							Aceite
	Azul	Aleta	Esperma	Jorobada	Sei	Franca	Total	Barriles
1944	2	61	304				367	13 863
1945	42	80	365				487	20 784
1946	11	224	336	13	1		585	17 557
1947	23	84	669	12	2		790	22 836
1948	82	287	681	2	2		1 054	26 320
1949	18	209	680	3			910	20 181
1950	43	293	673	4			1 013	26 387
1951	74	279	611	2	2		968	25 089
1952	140	412	643	1	19		1 215	29 046
1953	170	237	584	1	24		1 016	24 841
1954	49	406	625	0	4		1 084	20 285
1955	109	341	442	4	6	2	904	23 441
1956*	199	180	692		24		1095	28 538
1957*	75	56	2 014	1	28		2 174	33 722
1958*	160	70	1 762		15		2 007	39 669
1959**	61	50	1 796		6		1 913	33 684
1960*	103	46	1 504		10		1 663	31 428
1961*	115	9	1 948		3		2 075	39 086
1962**		16	2 031				2 047	31 025
1963**	26	3	1 162	1	5		1 197	21 155
1964*&	108	107	1 039				1 254	31 057
1965*&	371	265	267	6	439		1 348	40 100
1966≤	126	80	466	7	207		886	21 796
1967&	65	7	275		139		486	12 279
Totales	2 172	3 802	21 569	57	936	2	28 538	634 169

Fuente: International Whaling Statistics, Cambridge, Reino Unido, gentileza Cherry Allison.

Simbología:
* Incluye planta de Molle.
** Solo planta de Molle.
& Operaciones conjuntas con Nitto.

* * *

Francisco Coloane es, sin duda, quien más ha escrito acerca de la caza moderna en las costas chilenas. ¿Qué ocurre cuando el "dueño de la mirada", el observador-participante, es un escritor de las características de Francisco Coloane?, quien se preocupa de advertir que él es "un simple narrador de acontecimientos" que le "ha tocado presenciar, sufrir o inventar", o que le "han contado", recalcando que nunca ha "sabido bien por dónde empiezan la invención y la verdad"[1528].

En 1972 se publica un largo reportaje de Francisco Coloane sobre los balleneros de Quintay en su colección de libros "Nosotros los chilenos". El relato nace de una breve visita que veinte años antes, en el mes de abril de 1953, el escritor realizara a la planta ballenera para embarcarse en el *Indus 11*, buque cazador de la Compañía Industrial S.A., no solo "para participar en una cacería de ballenas" sino, también, para observar lo que allí acontece y escribir sobre ello.

Conversa con el capitán Humberto Olavarría, "comodoro de la flota [... que] desde los catorce años empezó a navegar como pinche de cocina en los balleneros"[1529], con el piloto Manríquez, con el primer ingeniero Opazo, con el cocinero Moisés Arena, y en charlas de sobremesa hablan "de balleneros desaparecidos en el mar y de otros hechos que se entremezclan, cual cadena de la vida, con eslabones tristes, grotescos y alegres"[1530]. Mientras espera la llegada del buque, dialoga también con algunos trabajadores de la planta, con el contramaestre Carlos Aravena, "que dirigía las maniobras de atraque y subida de las ballenas por una rampla inclinada que llegaba hasta el mar"[1531] y con Evaristo González, "el hombre de más edad entre los faenadores"[1532]. Aprende a conocer el duro trabajo de los balleneros, sabe que

> "entre la tierra y el mar, en la factoría ballenera de Quintay, las desatadas cabelleras de las olas se tornan sanguinolentas, explicándonos el drama de las ballenas escrito con su propia sangre"[1533].

> "El capitán Olavarría se pone un delantal encerado de color amarillento. Su rostro moreno, cincelado, y su bigote recortado, se mueven con inquietud bajo la visera de su gorra. A las once menos cinco deja el puente de mando y corre por la pasarela que lo une al castillo de proa. Oigo un disparo y veo a capitán y cañón arponero envueltos en una nube de pólvora. La ballena ha muerto con el certero arponazo. El ingeniero manipula su winche y

[1528] Teillier 1968.
[1529] Coloane 1972: 51.
[1530] *Op. cit.*: 61.
[1531] *Op. cit.*: 40.
[1532] *Op. cit.*: 45.
[1533] *Op. cit.*: 50.

el rodillo del cabrestante empieza a recoger la espía con el cetáceo en su extremo. Es una ballena de aleta, la más 'loba', entre todas. La acoderan bajo la amura de babor. Un marinero lleva la lanza a las manos del capitán. Este la levanta y la hunde con todas sus fuerzas en el cuerpo del animal, atravesándole los pulmones, hacia el corazón [...]. Un marinero corre con un largo cuchillo noruego y le corta las dos aletas caudales, que caen bajo la luz del horizonte. El ballenero parte a toda máquina con el cetáceo a remolque abarloado a estribor [...]. El *Indus 11* es el que ha cazado la primera ballena después del prolongado temporal"[1534].

El autor habla de hombres que "saben lo que significa para el trabajo y sus vidas un segundo, un minuto y una hora en medio de la inmensidad sin costa", de hombres que

"saben manejarse con cosas grandes, desde sus ballenas oceánicas hasta la relojería pendular del sol, la luna y sus estrellas [... cuyas] pequeñas naves son algo diminutas pero dominantes en el límite de los horizontes cósmicos"[1535].

"Aravena sigue dando órdenes con gestos olímpicos hacia la playa, donde la 'jaiba' toma con sus pinzas a las ballenas muertas por el extremo de la cola, en el muñón que les queda después de cortarles las aletas caudales en alta mar, para facilitar el remolque. Con la izquierda da señales al 'winchero' cuyo mecanismo empieza a enrollar el cable en un cabrestante que sube por la rampa al cetáceo. Ya arriba, los destazadores, con zapatos con clavos y largos cuchillos adheridos a sus astas, ascienden hasta el lomo del animal. Desde la cabeza van dando grandes tajos a lo largo del cetáceo, formando tiras que después son despegadas desde un ojal por los cables del winche, cual si fueran simples lonjas de una cáscara de plátano. [... El operario] entierra con más fuerza el cuchillo desde su largo mango y la especie de hoz penetra de revés en la tierna grasa con un ruido de extraña blandura [...]. La capa de grasa o tocino, como la llaman nuestros balleneros, tiene más de treinta centímetros de espesor y cada animal da entre ocho y nueve toneladas de aceite. Las gigantescas lonjas de tocino son cortadas en trozos y llevadas por ganchos hasta las escotillas de los cocinadores que se abren en la superficie de la rampa. Abajo, en el subterráneo, se procesan el aceite, la carne, los huesos y las vísceras que se convertirán finalmente en perfumados jabones, abonos y alimentos para aves y vacunos"[1536].

[1534] Coloane 1972: 63-65.
[1535] *Op. cit.*: 65-66.
[1536] *Op. cit.*: 43-45.

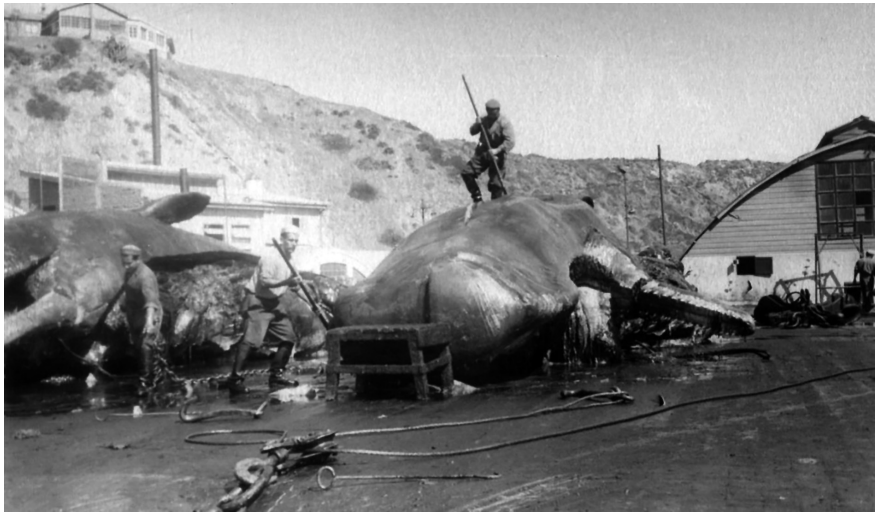


Figura 28: Trabajadores de la planta de Quintay faenando un par de cachalotes, 1953. Foto Francisco Coloane, Museo Histórico Nacional, Archivo Iconográfico, Fa 14756 FC.

Cuando se publica su trabajo, en 1972, los balleneros de Quintay ya eran historia, pues la planta había detenido sus máquinas y cerrado sus puertas, al finalizar 1967 las operaciones conjuntas entre Indus, propietaria de la planta, y los japoneses de Nitto Hogei. El relato es incluido, con ligeras modificaciones, en su libro de cuentos *Golfo de Penas*[1537]. Además, la experiencia en Quintay le sirve también para escribir la novela *El camino de la ballena*[1538], y le permite redactar en 1976 otro cuento, titulado "Alfaguara", publicado en forma póstuma en el libro *Antártico*[1539].

Transformado en un cuento, su relato finaliza ahora con la siguiente frase:

> "No he regresado a Quintay porque hoy es un lugar desolado, sin cachalotes ni balleneros. Solo la trompa del cerro Curauma se asoma en la playa oceánica con el grito universal del Green Peace"[1540].

[1537] Coloane 1995.
[1538] Coloane 1962.
[1539] Coloane 2008b.
[1540] Coloane 2002: 305.

Capitulo xv
LA TRADICIÓN BALLENERA DE LA FAMILIA MACAYA: DESDE UNA ISLA AL CONTINENTE

La caza de ballenas en el golfo de Arauco se ha asociado con la figura de Juan Macaya Aravena. Se ha construido una historia que intenta explicar el surgimiento y desarrollo de esta actividad en la zona a partir de las características particulares de Juan Macaya y de su familia. Esta historia "oficial" está representada por un texto escrito por Juan Hernández (1998) utilizando información entregada por miembros de la familia Macaya.

Juan Macaya Aravena nace en Lota en 1859. Se casa en 1889 con Trinidad Medina, con la que tiene doce hijos, diez hombres y dos mujeres[1541]. En 1883 se traslada a la isla Santa María, donde realiza "variadas actividades, entre las que figuran administrador del peñón, pescador, buzo de escafandra y ballenero"[1542]. El oficio de ballenero lo habría aprendido de Juan da Silva, un portugués que llega a la isla en 1890, quien había participado en tres expediciones al Pacífico a bordo de veleros estadounidenses[1543]. La llegada de Juan da Silva a la isla "significó un aporte en conocimientos tecnológicos en la caza y elaboración de los cetáceos"[1544]. Anselmo Macaya, uno de los hijos mayores de Juan Macaya, describe en forma somera esta relación:

> "Por circunstancias que ignoro recaló en la isla un portugués aventurero de apellido Da Silva. Había trabajado con los ingleses en la caza de la ballena. Su experiencia en este rubro era notable. Conversó con el abuelo[1545] con el propósito de convencerlo y luego de muchas conversaciones y demostraciones prácticas, se dieron a la tarea de cazar ballenas. Fue a fines del siglo pasado y desde entonces todos los Macaya estamos metidos hasta la tusa en esto"[1546].

[1541] Juan Macaya Aravena fallece en Talcahuano en 1944. Sus diez hijos varones fueron Juan Segundo (1891-xxxx), Anselmo (1893-1974), Ramón, Abel, Francisco (1902-xxxx), Leovigildo (1904-1972), Enrique (1906-1991), Fernando, Roberto y Neftalí (1912-1986). Sus dos hijas eran Digna y Marta.

[1542] Hernández 1998: 16.

[1543] *Op. cit.*: 43.

[1544] *Op. cit.*: 44.

[1545] Anselmo usa el término 'abuelo' para nombrar a su padre, Juan Macaya, pues así era conocido por toda su familia.

[1546] Rojas 1971: 31.

Anselmo agrega, además, que "el propio Da Silva primero y el abuelo después fueron los arponeros"[1547]. La relación ballenera entre ellos se habría materializado en la creación de la "Sociedad de los dos Juanes", sociedad que no duraría mucho tiempo, "apenas lo suficiente para que los Macaya descubrieran su vocación ballenera y aprendieran las técnicas de caza del portugués"[1548].

Una de las primeras cacerías, cronológicamente definida, corresponde a la realizada con dos chalupas balleneras el 26 de octubre de 1906, que termina con la destrucción de las embarcaciones, la huida del cetáceo, todos los tripulantes en el agua y tres de ellos fallecidos posteriormente[1549]. El mismo Juan Macaya cuenta esta experiencia a la revista *El Pescador* de Talcahuano:

> "Fue el 26 de octubre de 1906. El día antes había avistado ballenas. Me hice a la mar a las seis de la mañana en dos fuertes chalupas balleneras, bien equipadas como lo exije esa clase de combate con estos gigantes marinos, que sin embargo para nosotros no pasa de ser un pez de mayores dimensiones. Casi junto con nuestra expedición salió otra chalupa ballenera de otra empresa. Navegamos con buen viento, rumbo NW. Después de tres horas divisamos nuestra enorme presa: una ballena del tipo ambaque andaba con su cría, un ballenato muy pequeño. Llegado que hubimos cerca, tomamos las precauciones de rigor. Ordené prepararse para el combate: colocar la línea al yugo, amarrar el arpón a la línea, desenvainar las lanzas. Aún no terminados estos aprestos, cuando a una distancia de unos 20 metros, se nos presentó emergiendo de la profundidad el enorme cetáceo que minutos antes habíamos avistado. Con la destreza y el silencio que se requiere en estos casos avanzamos con largas remadas y nuestras chalupas se deslizaban sin ruido. A seis metros hice prepararse al arponero (mi hijo mayor Juan 2°) ordenándole amarrar la cría, todos quedaron quietos aguardando, mi hijo puso un pie en la borda y echándose hacia atrás con seguridad y fuerza lanzó el arpón, el golpe fue seguro, se clavó en la parte derecha del ampo del ballenato. Hice amarrar la cría porque esta clase de ballenas es la más amante de sus hijos y prefieren morir defendiendo a su pequeño. Hasta aquí iba muy bien; mis órdenes se cumplían con exactitud. La ballena, al darse cuenta de la desesperación de su cría que se debatía por librarse de la amarra, se enfureció terriblemente. Nos retiramos unos 15 metros esperando se calmara su furia más no fue así. Se sumerge como un rayo y saliendo por debajo de la chalupa, la que hace pedazos con su cola. Fue un caso providencial que no hiriera ni matara a alguien, aún no me lo he explicado. Quedamos seis hombres en el agua, a pocos metros de la ballena. Desde allí le ordené a la otra chalupa que había quedado a poca distancia que se retirara, porque la ballena se

[1547] Rojas 1971: 31.
[1548] Sepúlveda 1997.
[1549] Hernández 1998: 16-17.

ponía más furiosa. Trató la chalupa de retirarse, el animal se sumerge de nuevo, la embarcación vuelve hacia nosotros para recogernos y ya estaría a 10 metros, cuando la ballena –lo que nunca hace– sale con la enorme cola vertical y contrapesando en ella la única chalupa que nos quedaba, la levantó dándola vuelta totalmente y quedando con enormes roturas. El cuadro que se presentaba a nuestra vista ustedes no se lo pueden imaginar. Doce hombres en el agua, con pocas esperanzas de salvarse, a muchas millas de la costa. En medio de nuestra angustia, empezamos por juntar las chalupas semi desarmadas, les atravesamos algunos remos que alcanzamos a coger y así nos fuimos arreglando. Tratar de hacer señales era empero inútil, pues el que más sobresalía del agua de las chalupas sumergidas no pasaba de la cintura. Corrían las horas y se nos alejaba más la esperanza de salvarnos. Lo único que teníamos a nuestro favor era un día de completa calma. Serían más o menos las 5 de la tarde, llevábamos siete largas horas en el agua, nos sentíamos agotados, el frío era enorme, hablábamos muy poco (lo aconsejable en estos casos). Ya resignados a morir, avistamos en dirección al NW una pequeña embarcación que lentamente se acercaba hacia nosotros. Era la otra chalupa ballenera que había salido juntamente con las nuestras. Volvía seguramente a la isla. Nosotros estábamos en su ruta, se nos presentaba la única probabilidad de ser salvados. Como a dos millas, el piloto, viejo lobo de mar, don Evaristo Olivares nos divisó, y al darse cuenta que éramos náufragos dio a todo remo, y al llegar a nuestro lado que fue en cortos momentos, nos dijo: 'no sientan pena que están salvados'. Los doce hombres fuimos recogidos, pero al llegar a la isla desembarcaron tres sin conocimiento. A los quince días estos tres buenos camaradas murieron a consecuencia de la catástrofe"[1550].

Esta experiencia se transforma en un acontecimiento de naturaleza mítica: representa el nacimiento de una empresa ligada profundamente a la caza de ballenas.

* * *

La cacería se realizaba usando chalupas y arpones manuales, y el procesamiento de las carcasas se hacía en precarias instalaciones situadas en la costa noreste de la isla Santa María[1551]. La experiencia narrada no fue la primera que tuvo Juan Macaya y sus hijos con las ballenas, pero no hay antecedentes ni mayor información de las anteriores. No se puede dudar, sin embargo, que los Macaya cazaron la ballena con chalupa y arpón de mano al menos desde los inicios del siglo XX.

[1550] Toda la vida de esfuerzo de un pescador. Una verdadera novela del mar. Entrevista a Juan Macaya Aravena. *El Pescador*, 1936, no he logrado ubicar el original de la revista, solo he podido consultar una fotocopia sin referencias.

[1551] Sepúlveda 1997.

¿Fueron los Macaya, los primeros en cazar ballenas en la isla Santa María? Se sabe que no. La caza en la isla durante el siglo XIX está "etnográficamente" muy bien documentada y los Macaya no son mencionados en esa época[1552]. En el informe de 1863 del gobernador marítimo de la provincia de Concepción aparece un cuadro con los resultados de las operaciones balleneras realizadas en los golfos de Concepción y Arauco: tres "empresas" estaban dedicadas a la caza de ballenas, la de José Morán, que pesca "desde la isla de Santa María hasta la costa de Lebu", la de José Olivares, "desde Tumbes hasta la isla Quiriquina i desde la isla de Santa María hasta la costa de Lebu" y la de Ramón Pacheco, "en la isla de la Mocha". Las tres empresas emplearon en la temporada, que va de mayo a diciembre, catorce chalupas balleneras tripuladas por noventa y dos personas (un promedio de seis a siete personas por embarcación) y capturaron trece ballenas que produjeron 17 287 galones de aceite (1 330 galones por ballena) y 3 491 libras de barbas (269 libras por ballena). El galón de aceite fue vendido en promedio a $0,645 y la libra de barbas a $0,263. Las ventas de las tres empresas alcanzaron un total de $12 068, distribuidos en $11 150 en aceite y $918 en barbas[1553].

Al menos desde 1860, se cazaron ballenas en isla Santa María, es decir, más de dos décadas antes que llegara Juan Macaya a la isla. Incluso, la chalupa que salva a los tripulantes naufragados en la cacería frustrada de 1906 pertenecía a Evaristo Olivares, uno de los hijos o nietos de José Olivares, quien fue el real precursor de la caza de ballenas en todo el golfo de Arauco, incluida la isla Santa María[1554].

Estos datos no desmerecen, desde ningún punto de vista, el esfuerzo indudable de la familia Macaya de mantener el oficio durante casi un siglo, perfeccionando sus tecnologías de captura y procesamiento de los cetáceos.

Tampoco fueron los Macaya la única familia que cazó ballenas en la isla Santa María. Como lo señala Waldo Soto Macaya,

> "nosotros vivíamos en el Puerto Norte de la isla, [...] como 10 km está Puerto Sur. Entonces estaban, de sur a norte, el puerto Silva, el puerto Macaya y el puerto Hernández. Pero el Puerto Silva este no servía para fondear lanchas con temporales, el Puerto Macaya sí, y el puerto Hernández era chiquito, quedaba bien una lancha, o sea cabía una sola lancha en el puerto Hernández"[1555].

Eran tres las familias, pero los Macaya se destacaron como la principal en la caza de ballenas en isla Santa María.

Estas familias no se dedicaban en forma exclusiva a la pesca de ballenas; era una actividad complementaria a otras actividades relacionadas con las

[1552] Castillo 1906.
[1553] Pozzi 1864.
[1554] Dublé 1905.
[1555] Entrevista Waldo Soto Macaya, San Vicente, 24 de enero de 2012. Chapanoff 2013.

faenas del mar como: la pesca, el buceo con escafandra y la recolección de mariscos en los roqueríos aledaños a las playas, en especial en su costa oriental. Si bien es cierto también mantenían algunos cultivos de uso doméstico y unos pocos animales y aves de corral, su subsistencia estaba orientada hacia las actividades marítimas, lo que fue forjando una cultura de borde mar desde la temprana infancia[1556].

Anselmo Macaya, uno de los hijos del patriarca, cuenta que los balleneros:

> "salían de la isla en busca de la ballena en una chalupa de no más de 7 metros de largo. Un arpón y lanzas de afiladas puntas eran sus únicas armas. El valor y la audacia suplían la falta de medios. Se localizaba la ballena a unas dos o tres millas de la isla y comenzaba la cacería. la puntería y la fuerza para lanzar el arpón eran fundamentales. Era con la pura fuerza del brazo pues. [...] Cuando la ballena estaba un poco cansada comenzaba otra operación peligrosa. Los lanceros cumplían su cometido. La chalupa se acercaba a la ballena ya arponeada y ellos le asestaban estocadas a fondo. Nuevamente el 'pataleo', hasta que, finalmente y luego de tres horas de lucha, la ballena moría".

Recuerda:

> "que un galón lo vendíamos en un peso. Cada galón tiene cuatro litros. Una ballena daba con los métodos empleados en aquella época entre 18 y 20 tambores de veinte litros cada uno. En total le sacábamos a la ballena como cuatrocientos pesos. Era un dineral"[1557].

El mismo Anselmo habría cazado su primera raituel en 1910, a los diecisete años[1558].

Luis Castillo señala que la única forma de consolidar la actividad ballenera en la isla es con

> "una empresa ballenera bien instalada en la isla, que pudiera disponer de un vapor remolcador, de un personal competente destinado en parte a la caza de animales con útiles modernos y en parte a la elaboración de sus productos, podría cuando menos obtener diez veces el número de ballenas que se caza actualmente [...] Mi opinión sobre el particular es que debiera dejarse enteramente al criterio privado de los industriales nacionales el fomento de esta clase de tareas"[1559].

[1556] Chapanoff 2013.
[1557] Rojas 1971: 31.
[1558] Hernández 1998: 38.
[1559] Castillo 1906: 6.

La empresa familiar de Juan Macaya será la respuesta insular a la petición técnica. La fuerza laboral de la compañía la constituían en esencia los diez hijos varones de la familia (además de dos hijas), quienes, en realidad, son los que inician la industrialización de la cacería de ballenas en la isla.

* * *

Los recuerdos están presentes en los antiguos balleneros, sus familias y sus descendientes. El capitán debía acercar mucho la chalupa para alcanzar el éxito:

> "se le arrimaban bien encimita y ahí le tiraban el arpón, y soltaba rápido el cordel para no voltear la chalupa [...] ahí la ballena salía disparada con la embarcación y paraba cuando se cansaba y se hacía el remate"[1560].

Debido a que las embarcaciones eran pequeñas el número de ballenas capturadas no era muy alto:

> "con suerte podían traerse una en cada bote no más... si salían en tres botes traían tres ballenas, si es que les iba bien, y volvían a la isla arrastrando, eso significaba un enorme trabajo. Bogaban y bogaban y bogaban, en la noche y en el día. Dicen que dormían y bogaban, y lo hacían"[1561].

Si el trabajo de capturar y remolcar la ballena era pesado, también lo era su procesamiento en tierra. Cuando el animal llegaba a tierra "entonces de afuera empezaban a tirarla con líneas, o sea con cordeles, todos íbamos a ayudar, y con dos yuntas de bueyes los tiraban para afuera"[1562]. El animal se descuartizaba en la playa y la grasa era freída en unos latones dispuestos en la misma orilla, proceso en el que se perdía gran parte del aceite ya que mucha de la grasa quedaba en el agua o en la playa sin poder ser usada por los cazadores[1563].

Las chalupas podían tener hasta unos treinta pies de eslora (unos nueve metros), por unos seis pies de manga (casi dos metros). Eran aproados a ambos extremos con proas aguzadas, lo que las hacía más rápidas y ágiles para sortear el oleaje, pudiendo alcanzar una velocidad de hasta cinco nudos. Para su propulsión se utilizaban remos más largos que los diseñados para los botes de pesca (entre dieciséis y veintidós pies de largo), caracterizados por su paleta larga y delgada. Usaban a veces vela, cuyo mástil y botavara podían ser desmontadas y acomodadas junto a una de sus bordas cuando no era necesario su uso, en las fases de aproximación y remolque de la presa, nunca durante la faena de caza propiamente tal. Para su comando se utilizaba bayona en vez de timón fijo, que consistía en un remo largo fijado en el puntal de la

[1560] Entrevista a Osvaldo Ramírez, Chome, 19 de enero 2010. Espinoza 2011: 64.
[1561] Entrevista a Carlos Macaya, Chome, 20 de enero 2010. *Op. cit.*: 65.
[1562] Entrevista a Flor Monsalve, Chome, 8 de febrero 2002. *Op. cit.*: 71.
[1563] *Op. cit.*: 66.

popa mediante toletes o una chumacera. Esta condición permitía cambiar el rumbo de la embarcación según la posición del timonel, sin que esta girara en 360°, lo que le otorgaba mayor maniobrabilidad, cualidad clave para una caza exitosa[1564].

De acuerdo con lo señalado por Héctor Soto Macaya, en la isla llegaron a operar siete chalupas dedicadas a la pesca de ballenas en las primeras décadas del siglo XX. Los Macaya tenían cuatro, *El Mono*, *El Tiuque*, *El Chiurre* y *El Jote*. Los Silva tenían una que llevaba por nombre *Domingo Silva* y los Hernández contaban con dos botes balleneros[1565].

Las dificultades de las operaciones exigían una reestructuración completa de las operaciones balleneras, tarea que fue asumida por la familia Macaya. En la década de 1930 se consolidan como una verdadera empresa ballenera. El año 1932 se constituye la Compañía Chilena de Pesca y Comercio Juan Macaya Aravena e Hijos, e instala una planta para el procesamiento de ballenas en puerto Macaya, isla Santa María.

La primera tarea fue la construcción de la planta. Este trabajo fue arduo:

> "la hicieron a puro pulso, los cabros se levantaban a las tres, cuatro de la mañana, e iban a buscar piedras en saco al otro lado de la isla, con eso armaron la rampa, porque a ese lado del golfo no había piedras, había al otro lado, cuando bajaba la marea aprovechaban y traían las piedras"[1566].

Con la construcción de la planta se resuelve uno de los principales problemas: la pérdida del aceite en el agua y la playa y el procesamiento ineficiente de las carcasas de las ballenas.

Para resolver el otro problema, es decir, la larga y trabajosa tarea de remolcar los cetáceos capturados a la playa, se adquiere primero unas lanchas a motor y luego remolcadores a vapor, cuya función principal era trasladar no solo las chalupas, sino, también, las ballenas cazadas hacia la costa para su procesamiento en las instalaciones terrestres[1567].

Según Waldo Soto, los Macaya comenzaron a utilizar lanchas a motor para remolcar las ballenas que eran cazadas por las chalupas desde 1910. La primera de estas lanchas tenía por nombre *El Cuatro* y fueron completando la flota la *Santa María*, la *Pinta* y la *Niña*; luego la *Magallanes* y la *Foca*: "El Jote [la chalupa] mataba y las lanchas se encargaban de remolcar". Las lanchas eran muy parecidas a las chalupas

> "eran como un bote pero tenían cubierta, claro y con cubierta y cuchete y después quedo la pura Foca y la Pinta y a esas dos lanchas le pusieron 'motor marino'. De la isla a San Vicente nos demorábamos como cuatro

[1564] Chapanoff 2013.
[1565] Entrevista Waldo Soto Macaya, *op. cit.*
[1566] Entrevista a Juan Hernández, Talcahuano, marzo del 2010. Espinoza 2011: 70.
[1567] Pastene 1982.

horas, y después con ese motor, dos horas cuarenta nomás. Tenían un motor... harto bueno los motores, trabajaban con magnetos casi debajo del agua. En ese tiempo no se conocían... y a mí me toco una vez que un tío estaba enfermo ir a sacarle el magneto a la lancha, estaba casi abajo el magneto y funcionaba igual. Tenían como 12 metros de eslora y formaban una tripulación de cinco o seis porque cuando había que calar a los congrios, era otra cosa, la ocupaban para la pesca, para remolcar ballenas y para el transporte en general"[1568].

El uso de lanchas a motor para transportar las ballenas significó una transformación importante en la operación ballenera tradicional,

"aliviando, por una parte, el trabajo de los tripulantes de las chalupas; y por otro, optimizando los tiempos disponibles para que las chalupas se dedicaran de una manera más especializada a la caza de la ballena. Les permitía aumentar las posibilidades y cuotas de captura, a la vez que reducir los riesgos que implicaba para los botes a remo remolcar un animal de considerable peso en condiciones marítimas difíciles"[1569].

* * *

Desde 1932 se incorporan en el trabajo ballenero barcos mayores, dedicados al transporte de pasajeros en el sur del país y que fueron adaptados como remolcadores. El primero que tuvo la firma fue el *Caupolicán*[1570], un buque con casco de madera, que fue reemplazado en 1936 por el *Atlas*[1571], un antiguo buque con casco de hierro[1572].

[1568] Entrevista Waldo Soto Macaya, *op. cit.*

[1569] Chapanoff 2013.

[1570] El *Caupolicán* era un buque con casco de madera construido en 1917 por Davie Shipbuilding Co. Ltd. (Lauzon, Quebec, Canadá) con el nombre de *Canadian Drifter N° 4* para ser usado como dragaminas y patrullero por la Royal Canadian Navy. En 1919 fue adquirido por W.R. Grace & Co. (Valdivia) y en 1921 por la Compañía Porteña de Vapores (Puerto Montt), siendo rebautizado como *Caupolicán.* El buque de 98 GRT de arqueo, medía 25,50 m de eslora, 5,60 m de manga y 3,41 m de puntal; poseía un motor a vapor compuesto, de 200 HP, Swett 1924. En 1932 es adquirido por la Compañía Chilena dePesca y Comercio Juan Macaya e Hijos (isla Santa María). En 1941 es vendido a la Sociedad deTransportes Fluviales S.A. (Valdivia).

[1571] El *Atlas* era un buque con casco de acero construido en 1907 por L. Smit & Zoon Ltd. (Kinderdijk) para H.W. Ackermans et H. van Haaren (Antwerp), empresa que lo usará en su subsidiaria Société Sud Américaine (Buenos Aires). El buque tenía un arqueo de 348 GRT y poseía un motor a vapor, de triple expansión, con tres cilindros, de 76 NHP. Sus dimensiones eslora/manga/puntal eran 120,7 x 28,6 x 14,1 pies. En 1916 es adquirido por la Compañía de Remolques y Transportes Marítimos (Valparaíso), matriculado con el n.° 948 en el Registro de la Marina Mercante de Chile. En 1931 pasa a Jorge Ditzel (Puerto Montt) y en 1935 a la Compañía Naviera y Comercial de Chiloé (Puerto Montt). En 1938 es adquirido por la *C*ompañía Chilena de Pesca y Comercio Juan Macaya e Hijos (isla Santa María). Es vendido en 1942 a la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (Punta Arenas).

[1572] Hernández 1998: 40.

Estos primeros intentos industrializadores producen un aumento notable en los niveles de producción, la que era vendida en Lota, donde se utilizaba como combustible para las lámparas de los mineros y también como lubricante de las maquinarias ligadas a la extracción del carbón. Según las estadísticas oficiales[1573], entre 1932 y 1943 la Compañía Chilena de Pesca y Comercio Juan Macaya Aravena e Hijos captura 453 ballenas, es decir, 37,8 ballenas/año, con un 98,2% de cachalotes, un 0,4% de ballenas jorobada y un 0,4% de ballenas franca[1574].

Figura 29. Héctor Macaya con el cañón arponero en el *Indus 17*. Foto gentileza de Luis Pastene.

En 1944 muere Juan Macaya Aravena y en 1946 se adquiere el *Juan I* (ex *Indus II*), el primer buque cazador a vapor que posee la empresa. Había sido construido en 1904 por Framnaes mek. Verksted (Sandefjord, Noruega) como ballenero con el nombre de *Hauken* para A/S Ørnen (Sandefjord, Noruega). Era un buque con casco de acero, de 120 GRT, con un motor a vapor, de triple expansión, con tres cilindros, de 52 NHP. Sus dimensiones eran 91,7 pies de eslora, 18,1 m de manga y 10,9 pies de puntal[1575].

[1573] Se trata de las estadísticas que se conservan en la International Whaling Commission (IWC), Cambridge, Inglaterra.

[1574] Cf. Pastene & Quiroz 2010.

[1575] En 1911 es vendido a la The Norwegian-Canadian Whaling Co. Ltd. (Kristianía) para operar en la bahía de San Lorenzo, Canadá. En 1916 es transformado en patrullero y utilizado durante la Primera Guerra Mundial con el nombre de *Roitelet* por la Armada de Francia. En 1926 es adquirido por A/S Suderø (Sandefjord), operando con el nombre de *Lopra* en Trongisvágur, Suðuroy, islas Faroe. En 1928 es adquirido por A/S Ishavet (Sandefjord), operando en el océano Ártico. En 1933 es comprado por Adolfo Andresen para la Compañía Chilena Noruega de Pesca

Este buque provoca un cambio radical en el proceso de caza, pues contaba con un poderoso cañón, que además de aumentar la cantidad de ejemplares cazados, permitía la captura de nuevas especies que estaban fuera del rango de acción de las chalupas. De esta manera, se comienzan a cazar cachalotes, ballenas azules y de aleta. Para 1946 el nombre de la empresa cambia a Compañía de Pesca y Comercio de Macaya Hermanos, y se inicia el traslado de la planta ballenera al continente, pues el aumento de la producción hace insuficiente la infraestructura instalada en la isla, a lo que se suma la necesidad de incorporar maquinarias eléctricas y un suministro permanente de carbón, algo imposible de lograr en la isla.

Como señalaba Héctor Macaya Silva, capitán de diversos buques de la flota Macaya, había muchas diferencias entre la pesca con chalupa y la caza con barco ballenero:

> "La diferencia entre la caza en chalupa y la nueva de barco es que usted caza, la remolca y la mata porque dispara con arpón, [...] de un tiro la mata".

El oficio fue aprendido de "un noruego que vino a enseñarnos como usar el cañón, era viejo ya y erraba mucho, en una semana los viejos estaban listo para ocuparlo". El noruego "había trabajado en la Industrial, en Quintay". Los barcos balleneros nuevos

> "tenían un cañón que lanzaban con un arpón y granada (...) y debajo de la cubierta los barcos tenían un sistema de resorte para amortiguar el tiraje que hace la ballena, con un guinche detrás, eso le daba la resistencia para que la ballena se fuera cansando, se tira con el huinche y el barco avanza despacito y se acerca nuevamente y si es necesario le da el otro disparo y listo"[1576].

Entre 1944 y 1950 Macaya Hermanos captura, desde su planta terrestre en isla Santa María con el buque cazador *Juan I*, un total de 368 ballenas, es decir, 52,6 ballenas/año[1577].

* * *

En 1948 Macaya Hermanos adquiere el fundo Los Lobos, en la península de Hualpén, muy cerca del puerto de Talcahuano, donde se encuentra Caleta Chome, y se inicia la construcción de una nueva planta en esa caleta. Entre 1950 y 1954 adquiere cuatro nuevos buques cazadores, todos de origen británico. En el año 1951 llegan las primeras familias de la isla Santa María, quienes

(Sandefjord/Punta Arenas), y usado en los mares patagónicos bajo el nombre de *Noruega*. En 1936 es adquirido por la Compañía Industrial S.A. (Valparaíso), tomando el nombre de *Indus 2*. En 1946 es traspasado a la Compañía de Pesca y Comercio Macaya Hermanos (Talcahuano), y usado con el nombre de *Juan I*.

[1576] Entrevista Héctor Macaya, Talcahuano, 25 de enero de 2012. Chapanoff 2013.

[1577] Pastene & Quiroz 2010.

les enseñan el oficio a los habitantes de Chome. De esta manera, el personal de la planta y los tripulantes de los buques se forman con los pobladores trasladados de isla Santa María y los antiguos habitantes del fundo, contratados para la construcción de la planta y del poblado, que después de aprender el oficio pudieron integrarse a las actividades balleneras, aunque en su mayoría se emplearon en la factoría, no en los barcos balleneros donde la tripulación estaba compuesta por isleños, casi todos miembros de la familia Macaya. Chome, como otros pueblos dedicados a la caza de ballenas en el mundo, fue creado para desarrollar esta actividad, lo que implica la construcción de un modo de vida particular, que girará en torno a la cacería de ballenas.

Flor Monsalve fue testigo de este primer momento, ya que pertenecía a una de las primeras familias trasladadas desde la isla, y sobre estos primeros años señala lo siguiente:

> "Cuando yo legué aquí a Chome estaban trabajando en la ranfla, ahí traían las ballenas los barcos, ahí ellos trabajaban en barcos ya, en los barcos que tenían pero esto aquí, eran puras ramas, aquí, puros árboles, lo único que tenían bueno era el camino, y las casas que estaban empezándolas a hacer. Y así como iban haciendo las casas iban entregándoselas a las familias, a los que trabajaban, a los obreros aquí [...] Aquí fue mucho mejor, ya no trabajaban tanto como lo hacían en la isla. Aquí lo tenían todo a mano, todo a mano porque las ballenas llegaban ahí no más, tiraban con huinches, la echaban al tacho donde freían, había caldera aquí, que la caldera se trabajaba con carbón, allá la isla se trabajaba con hueso, acá con carbón. Entonces ahí echaban a la caldera harto carbón y ahí daba para todo lo que se quería hacer pues; freían el aceite, cocían la carne para hacer la harina, todo, tenían maquinarias para moler la harina, todo, así trabajaban ellos aquí"[1578].

La factoría ballenera de Chome comienza a funcionar en forma plena desde 1952. El biólogo Luis Pastene señala que en 1980 existen tres líneas de producción en la planta de Chome:

a) Línea de carne, tanto para el consumo humano en fresco, como para la alimentación de aves y cerdos que se vendía como harina de ballena,
b) Línea de tocino, para la elaboración de aceite. En el caso del aceite de cachalote (aceite blanco), se utilizaba para la elaboración de detergentes y como lubricante de maquinarias. En cambio, el aceite de ballena de barbas (aceite negro), era usado en la elaboración de margarinas y para la industria de la curtiembre y
c) Línea de huesos, los que eran molidos y secados y se vendían como abono[1579].

Estas líneas de producción no comenzaron a funcionar de manera simultánea. Comenzó con la elaboración de aceite a partir del tocino de la ballena y el

[1578] Entrevista a Flor Monsalve, *op. cit.*
[1579] Pastene 1982.

procesamiento de los huesos y el aprovechamiento de la carne son innovaciones posteriores, que amplían la capacidad productiva de la factoría en Chome.

Como lo indica Mario Cid, exoperador mecánico de la ballenera,

> "en los primeros años no se hacía harina, sólo les interesaba el aceite y las quijadas de las ballenas se tiraban con Arpones al fondo de la bahía y al otro lado del cerro que está en la ballenera... Los desechos se tiraban en la playa al frente de la planta y allí llegaban muchos peces... cauque que le llaman, pejerrey, corvina, robalo y cabrilla, a comer llegaban, a los desechos a alimentarse de la pelusilla de la ballenera, que se le salía del pellejo de la ballena [...] la maquinaria en primero era distinta, había peroles en vez de cocedores y sólo habían dos huinches a vapor alemanes que habían sacado de algún barco y que vino a instalarlos un gringo alemán que también montó las calderas también sacadas de un barco"[1580].

Carlos Macaya, extrabajador de la planta de harina, cuenta:

> "para instalar las maquinarias los Macaya contratan a un alemán después de la segunda guerra mundial que se llamaba Helmut Franz, fabricaba aviones para la Fuerza Aérea Alemana, era soldador y aficionado a la fotografía".

Franz instaló

> "todo lo que es maquinaria en Chome y compraba todo en Alemania hasta la última llave y herramienta, hasta la planta de harina que se instaló luego de los primeros años, la trajo de allá".

Las primeras calderas que tuvo la planta "eran calderas de barcos compradas en desguace" y la última, "que se instaló por allá por el 58 o 60 se compra a la maestranza Kupfer en Santiago". Los dos huinches principales eran a vapor y "también fueron comprados a barcos en desguace". Con los japoneses de la Nitto "se traen 4 huinches laterales o de rodado y otros menores eléctricos". El huinche principal

> "lo compran a una draga que naufragó en la costa de Talcahuano y se usaba sólo para varar las ballenas arrastrándolas por la plataforma hasta la Ranfla".

Respecto de los cocinadores, "con lo primero que se trabajó fue con autoclaves, tachos verticales que hacían 3.000 o 4.000 kilos de tocino, se aplicaba vapor y se extraía el aceite". Más tarde:

> "se compraron cocedores horizontales a vapor y hacían de 25 a 30 toneladas de tocino, estos eran más rápidos y permitían un aceite de mejor calidad".

[1580] Entrevista a Mario Cid, Hualpén, 28 de enero de 2012.

> "se hace mucho después, primero se trozaban a hacha y luego con una sierra eléctrica de banco y otra a vapor para trozar la cabeza... los huesos se trozaban y se echaban en los cocedores"[1581].

* * *

En el mes de marzo de 1950 Macaya Hermanos compra un nuevo buque cazador. Se trata del *Spina*, nave construida en 1926 por Smith's Dock Co. Ltd., Inglaterra, que tenía desde 1945 la Polar Whaling Co. y operaba desde la planta terrestre de Hawke Harbour Station, en Newfoundland, Canadá. Era un buque con casco de acero, de 189 t gruesas, con un motor a vapor de triple expansión y tres cilindros, alimentado a carbón, de 82 NHP. Tenía una eslora de ciento cinco pies, una manga de 22,1 pies y un puntal de 12,3 pies[1582]. Recibirá el nombre de *Juan II*. La empresa dispone en 1950 de dos cazadores a vapor, el *Juan I* y el *Juan II*, y una planta ballenera moderna en Chome. Es el despegue, con grandes expectativas, de la Compañía e Pesca y Comercio Macaya Hermanos.

Un barco cazador es una nave especializada, fuertes y ágiles y, en lenguaje náutico, muy marineras. De proa alta y bandas bajas para acoderar la ballena, poseían grandes motores para su tamaño, junto con ser veloces para dar alcance a su presa, tenían mucha fuerza, similar a la de los remolcadores, para arrastrarlas hasta su lugar de procesamiento. En la proa llevaba montado un cañón arponero, y bajo la cubierta principal, un sistema de poderosos huinches permitía asegurar la presa[1583]. Héctor Macaya los describe así:

> "las partes principales del barco son el cañón, la escala, la cofa o tina, allí se miraba la ballena y estaba a unos 15 metros de altura más o menos. El puesto o puente de mando, era cerrado pero tenía una cubierta donde podías subir. Luego estaba la cocina, los camarotes, los huinches y el cajón y los comedores en la cubierta inferior. La cocina era grande, de unos 5 m^2, y estaba equipada con una cocina alimentada por carbón. El barco tenía dos niveles, dos pisos. Abajo duermen los tripulantes y aparte están los camarotes de los oficiales de máquina, a proa del puente estaban los cajones y el huinche"[1584].

Waldo Soto, excapitán de la empresa, cuenta:

> "cuando se está buscando ballena, es el piloto o el contramaestre quién sube a la tina. Mientras, el otro piloto duerme, por turno. Por ejemplo,

[1581] Entrevista a Carlos Macaya, Chome, 27 de enero de 2012.
[1582] Lloyd's Register 1930/1931.
[1583] Chapanoff 2013.
[1584] Entrevista Héctor Macaya, *op. cit.*

el contramaestre era el primero en subir a la tina, tipo cinco y media, un cuarto para las seis y el marino que estaba en el timón a las ocho entregaba a la guardia. Después sube un piloto y otro marino al timón. Y a las 10 el otro y así van, cada dos horas. Muchas veces el capitán no dormía, su rol era llevar el rumbo. El capitán tiene que supervisar que todo anduviera bien. Todos sabían lo que tenían que hacer cuando se cazaba ballena [...]. El contramaestre se encargaba de poner el cabo de cola, se tira un cordel con plomo a pique y se tira el cabo de cola y abraza la ballena y ahí se amarra. El capitán nunca bajaba a cubierta, nunca abandonaba el puente. Las instrucciones las daba el contramaestre, entonces el era el encargado de amarrar la ballena, y los marinos obedecían lo que decía el contramaestre. El piloto ayudaba a cortar la cola, generalmente era un piloto, hacía un hueco para ponerle el cabo de cola, para que llegará a Chome"[1585].

En 1954 Macaya Hermanos le compra a Chr. Salvesen & Co., de Leith, Escocia, tres buques gemelos, *Sahra*, *Sarka* y *Satsa*, que estaban operando en las islas del Atlántico Sur, con lo que su flota llega a cinco naves. Habían sido construidos con casco de acero por Smith's Dock Co. Ltd., Inglaterra, en 1936, es decir, tenían dieciocho años. Su tonelaje era de 355 t gruesas, con un motor de triple expansión a vapor multitubular de 103 NHP, que usaban petróleo como combustible. Tenían una eslora de 134,8 pies, una manga de 26,3 pies y un puntal de 14 pies[1586].

Tabla n.º 17
Especificaciones técnicas de los buques cazadores de Macaya Hermanos.
(1950-1956)

	Astillero	Año (1)	NM	Año (2)	Arqueo GRT/NRT TG/TN	Dimensiones eslora/manga/ puntal pies/metros	Potencia NHP
Juan I ex *Hauken*	Framnæs Noruega	1904	1386	1946	144/89 130,55/30,74	99,3'x20,1'x11,5 29,56x5,39x3,72	52
Juan II ex *Spina*	Smith's Dock Inglaterra	1926	1443	1950	176/90 s/i	101,1'x19,1'x12,1 s/i	82
Juan III ex *Sahra*	Smith's Dock Inglaterra	1936	1475	1954	355/128 354,52//128,43	134,8'x26,3'x14' 43,76x8,05x4,50	103
Juan IV ex *Sarka*	Smith's Dock Inglaterra	1936	1516	1954	355/128 354,52//128,43	134,8'x26,3'x14' 43,76x8,05x4,50	103
Juan V ex *Satsa*	Smith's Dock Inglaterra	1936	1517	1954	355/128 354,52//128,43	134,8'x26,3'x14' 43,76x8,05x4,50	103

Fuente: Lloyd's Register of British & Forieign Ships, 1930-1936 y Archivo Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Valparaíso, años 1946-1954.

Simbología: Año (1): Año de construcción del buque. NM [número de matrícula]. Corresponde al número con el que el buque es matriculado en el Registro Nacional de la Marina Mercante de Chile el año correspondiente. Año (2): Año de matrícula del buque por Macaya Hermanos. GRT [Gross Register Tonnage]. Representa el

[1585] Entrevista Waldo Soto Macaya, *op. cit.*
[1586] Lloyd's Register 1936/1937.

volumen interno total de una embarcación. Una tonelada bruta de registro es igual a un volumen de cien pies cúbicos (~2.83 m^3). NRT [Net Register Tonnage]. Representa el volumen disponible que el buque tiene para llevar carga y pasajeros. TG [Tonelaje grueso], ver GRT. TN [Tonelaje neto], ver NRT. NHP [Nominal Horse Power]. Medida usada para estimar la potencia de los motores a vapor y depende del tamaño del motor y la velocidad de los pistones. s/i: sin información.

La flota de Macaya Hermanos pudo operar con todos sus barcos cazadores durante un periodo muy breve. Según Juan Cuevas "a fines del 54 trabajaron conjuntamente el 1, 2, 3, 4 y 5, los 5 barcos". A partir de 1956, "se para el 1 porque estaba muy viejo, era muy chico también y había mucho gasto porque la ballena estaba muy afuera". El *Juan I* y el *Juan II*

> "andaban a 40 y 60 millas, no te van a poder traer 3, 4 ballenas de la Mocha, que estaba a 10 millas. No podían ir más lejos porque el buque tiraba muy poco"[1587].

El *Juan I* es definitivamente desguazado en 1961 y el *Juan II* naufraga en la bahía de san Vicente, en 1963, aunque "había estado de para" desde 1960.

* * *

La década de 1960 es periodo complejo para la empresa Macaya Hermanos. Sus buques estaban funcionando de manera muy ineficiente, debido a la escasa mantención que se les daba. Es así como el *Juan III* y el *V* quedan "de para" en 1968, dejando operativo solo el *Juan IV*.

La cantidad de ballenas disponible disminuye notoriamente. Carlos Macaya señala:

> "después con los años, comienza el asunto de la escasez de las ballenas; comienza a bajar la cantidad de ballenas cazadas y los precios del aceite también comienzan a bajar; es como en los años sesenta, sesenta y cinco; se producen varios problemas, la ballena se aleja mucho, ya no hay barcos tan buenos como antes; los mismos barcos, por el trabajo que tenían, se iban desgastando; los productos se vendían menos, el aceite era más barato; el aceite de ballena se va reemplazando por otros aceites"[1588].

Las dificultades se hacen cada vez más evidentes, pero la empresa no ceja en su emprendimiento. Solicitan un préstamo a la CORFO, pero sus gestiones tienen resultados negativos debido a que de acuerdo con los estudios existentes, "la riqueza ballenera estaría agotada"[1589].

En la temporada 1967-1968 opera junto con la empresa japonesa Nitto Whaling Co., que aporta sus propios buques cazadores y solo usa la planta

[1587] Entrevista Juan Cuevas, San Vicente, 23 de enero de 2012. Chapanoff 2013.
[1588] Entrevista a Carlos Macaya, *op. cit.*
[1589] Pastene 1982: 29.

de Chome para faenar los cetáceos. Este convenio no fue satisfactorio para la empresa y no se repite al año siguiente. Macaya Hermanos se ve obligada a comprar en 1969 los dos buques que le quedaban a la Compañía Industrial, los *Indus 17* y *19*, después del cierre de sus plantas de Quintay y Bajo Molle y el cese de sus actividades balleneras, quedando la empresa con una flota de tres naves, el *Juan IV*, *Indus 17* e *Indus 19*.

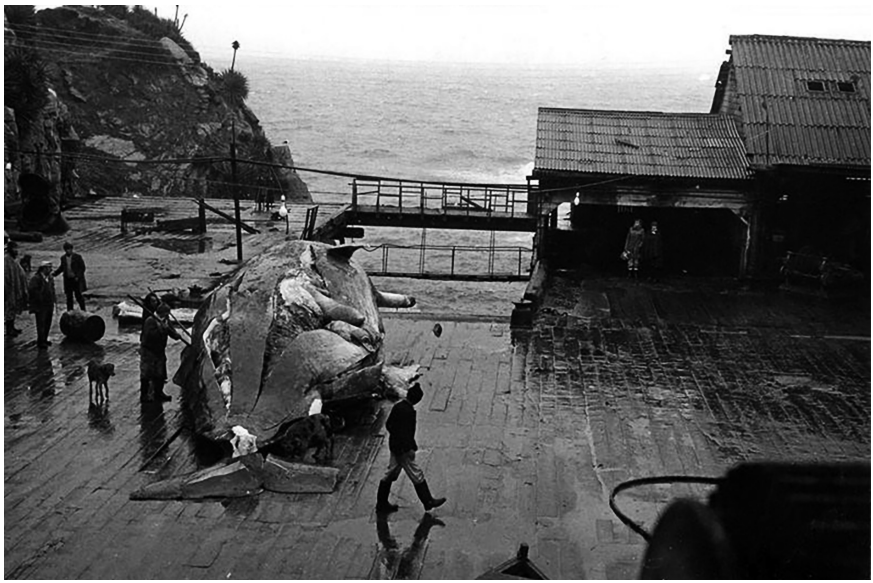


Figura 30: Planta ballenera de Chome, 1978. Foto Gentileza Luis Pastene.

En 1970 un grupo de antropólogos de la Universidad de Concepción realiza un breve estudio sobre la caleta de Chome y tienen la posibilidad de observar el funcionamiento de la planta ballenera. El procesamiento de las ballenas comprende varias etapas. Los cachalotes se "trasladan por arrastre hasta la playa de descuartizamiento", donde se lo divide en dos partes, "la cabeza, donde está el gran depósito de aceite, se lleva a la sección correspondiente", mientras que el resto de la carcasa "es llevada a la sección de producción de harina". Luego agregan:

> "las materias grasas se cocinan al vapor en recipientes a presión: el aceite así obtenido es elevado a una centrífuga que lo purifica y lo distribuye por los estanques de almacenamiento con una capacidad de 115 y 75 tambores de 200 litros".

El aceite se encuentra listo y almacenado "a las cuatro horas de haber comenzado las faenas de descuartizamiento". La carne se lleva a una trituradora y de ahí pasa a otra caldera a presión, "la que separa la grasa de la materia carnosa". La

grasa pasa "a un estanque de purificación" y la carne "es nuevamente molida, secada y envasada en sacos". Los huesos "se cocinan también para sacar el aceite que puedan contener y luego se calcinan y entregan a una fábrica de abonos y alimentos para aves". En cuanto a "las verdaderas ballenas", "sus barbas se aprovechan en la industria del plástico y su carne para el consumo"[1590].

Por primera vez se aborda la situación de los trabajadores de la planta de Chome, indicando que reciben un ingreso fijo mensual y un porcentaje por cada ballena faenada. La jornada de trabajo "se rige por la llegada de los barcos balleneros y la cantidad de ballenas que pudieron cazar". Además del salario, "la empresa proporciona electricidad, agua y leña a las diversas familias" que viven en Chome[1591]. Indican que se acaba de formar un sindicato, pero "encontraron gran resistencia en la etapa actual de trabajo para obtener mayores datos" sobre su funcionamiento[1592].

La jornada laboral de los trabajadores es un tema de interés. Entre los entrevistados no existe acuerdo sobre la hora de inicio de las faenas. Algunos indican:

> "trabajaban desde las 6 de la mañana, y el horario de salida dependía de la cantidad de trabajo que tuvieran, porque si había más ballenas para faenar, incluso podían estar toda la noche; pero ni hablar de que en esos casos les pagaran más; en cambio, cuando hubo periodos de pocas ballenas, ahí si les pagaban menos, yo me daba cuenta porque entraban menos cosas a mi casa"[1593].

Otros, en cambio, señalaban: "cuando había ballenas, se trabajaba desde las 8 de la mañana hasta las 8 de la noche"[1594]. En lo que coinciden la mayoría de los testimonios es que los horarios variaban dependiendo de la cantidad de ballenas que llegaran[1595].

La situación de la empresa empeorará en la década de 1970. El único barco operativo durante las temporadas 1975 y 1976 fue el *Indus 17,* pues era

"insostenible mantener en trabajo los balleneros *Juan IV* e *Indus 19* por su elevado consumo de combustible, gastos de mantención y bajo rendimiento en la captura"[1596].

[1590] Rivera & Garbulski 1970: 22.
[1591] *Op. cit.*: 24.
[1592] *Ibid.*
[1593] Entrevista a Luzvenia Jorquera, Hualpén, 13 de febrero de 2013.
[1594] Entrevista a Sixto Jorquera, Chome, 14 de febrero de 2013.
[1595] Pizarro 2014.
[1596] Autodiagnóstico Empresa Macaya Hnos. & Cía.. Documento adjunto a Carta de Macaya Hnos. & Cía. a Director de la División de Pesca y Caza, Ministerio de Agricultura, Talcahuano, 6 de septiembre de 1976. Archivo Amado Macaya, Chome, Chile.

La empresa arrienda un buque pesquero que, transformado en ballenero será el último intento de la empresa por mantenerse activa. La moratoria establecida en 1983 por el gobierno de Chile termina con las actividades balleneras en Chome.

La planta de Chome funcionó entre 1951 y 1983. En ese periodo, treinta y tres años, se cazaron casi doce mil ballenas que produjeron, al menos, treinta mil barriles de aceite[1597] (véase tabla n.º 20), es decir, 364 ballenas y novecientos diez barriles anuales. Dado que hoy pocos datos para los últimos años de funcionamiento de la empresa, se considera el periodo comprendido entre 1951 y 1957 para realizar una mejor comparación con la productividad de la Compañía Industrial S.A. Entre esos años Macaya Hermanos capturó 4 612 ballenas que produjeron 140 790 barriles, con promedios anuales de 271 ballenas y 8 282 barriles. Se compara estas cifras con las 1 189 ballenas y 26 424 barriles de aceite anuales de la Compañía Industrial S.A. se puede reconocer que existe una gran diferencia en la cantidad de ballenas capturadas y en la producción de aceite.

Tabla n.º 20:
Productividad de Macaya Hermanos.
(1951-1983)

Temporada				Ballenas				Aceite
	Azul	Aleta	Esperma	Jorobada	Sei	Franca	TOTAL	Barriles
1951	3		122	1			126	5 904
1952	3	12	147	6			168	6 360
1953	2	51	107	22			182	5 328
1954	21	28	173		22		244	7 600
1955	41	18	304	1	26	4	394	12 667
1956	10	22	479	3	24		538	13 213
1957	25	13	285	4	11		338	10 966
1958	5	3	299		1		308	8 632
1959	19	20	266	3	11	1	320	11 167
1960	18	6	382	2	3		411	19 203
1961	27	7	214	3	10		261	7 537
1962	11	18	248	4	8		289	8 100
1963	5	8	332		1		346	8 892
1964	4	29	174		9		216	5 563
1965	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i
1966	2	4	203		3	1	213	6 295
1967			258				258	3 363
1968		25	319	1	83		428	s/i

[1597] Desafortunadamente no hay información sobre la producción de aceite durante varias temporadas, sobre todo al final de las operaciones de Macaya Hermanos, por lo que las cifras en este aspecto son aproximadas.

1969			221	1	31		253	s/i
1970	1	13	270		17		301	6 500
1971	1	3	246		1	2	253	5 500
1972			337		15		352	s/i
1973			232		14		246	s/i
1974		2	125		34		161	/i
1975			48		58		106	s/i
1976			85		2		87	s/i
1977			40		15		55	s/i
1978			100		98		198	s/i
1979			34		65		99	s/i
1980			94				94	s/i
1981			64				64	s/i
1982*							0	0
1983		1			3		4	s/i
Totales	394	522	10 201	100	694	14	11 925	293 580

Fuente: International Whaling Statistics, Cambridge, Reino Unido. Gentileza Cherry Allison.

Simbología:
*: En 1982 la empresa no obtuvo autorización para cazar ballenas.
s/i: sin información.

Pero si se toma en cuenta en cambio, el promedio de aceite por ballena capturada, para Macaya Hermanos esta cifra es de 30,56 barriles/ballena y para Indus de 22,22 barriles/ballena, lo que significaría una mayor eficiencia en los procesos productivos, aunque hay que considerar la existencia de otros productos, como harina y carne para consumo humano, pero no se tienen las cifras necesarias.

* * *

La Compañía de Pesca y Comercio Macaya Hermanos, aparte de levantar la planta ballenera, se encarga de construir las casas para los habitantes del nuevo pueblo, la escuela y la iglesia, que hasta hoy existen. Llegaron a trabajar un total de doscientos veinte a doscientas cincuenta personas, considerando los embarcados y los que trabajaban en la planta. La industrialización llevada a cabo por los Macaya se realizó sobre la base de un núcleo familiar extenso y no necesariamente sobre criterios económicos, como ocurrió con la gran mayoría de las balleneras de Chile. Es el único ejemplo del paso de una caza artesanal[1598] a una industrial, donde los parientes fueron ubicados en puestos estratégicos en la medida que la empresa se desarrollaba.

La llegada de las familias de isla Santa María al fundo Los Lobos genera un orden social particular,

[1598] Quiroz 2010a.

> "el hecho que los inmigrantes cargaran con más conocimientos acerca de las tareas balleneras los posición inmediatamente en una mejor situación para enfrentar el nuevo sistema de vida que se daría en Chome";

los isleños se desenvolvieron en un ámbito más técnico [...], "gozando de un mayor status social"; en cambio, los que vivían en el fundo "vieron como sus nociones acerca de la vida agrícola pasaron a perder importancia", haciendo necesario que "aprendieran a trabajar la ballena y abandonar paulatinamente su herencia agrícola"[1599].

Cuando se vino el primer grupo a Chome

> "era un grupo pequeño, profesionales, para trabajar con los otros [del fundo]. No vinimos más de unas doce personas [...], después llegaron más, como al mes, los dos meses después"[1600].

Estas doce personas se transforman en los ya míticos Los Doce.

Como lo indica uno de los extrabajadores de la planta

> "la gente que era de Chome no conocía las ballenas, por tanto no sabían trabajarlas, en cambio los que venían de la isla, además de ser amigos y parientes de los dueños, sabían trabajar la ballena".

Por esta razón, la sociedad Macaya Hermanos

> "crea un grupo de elite, de pura gente que venía de la Santa María. Ellos eran llamados Los Doce, que como su nombre lo dice, eran doce personas que se dedicaban a despostar ballena, y la empresa les pagaba un sueldo que contemplaba los doce meses del año"[1601],

no como a los otros trabajadores que les pagaban por temporada..

Este comentario es complementado por Amado Macaya, un descendiente en línea directa de los fundadores:

> "Los Doce eran gente que tenía un vínculo más cercano y afectivo con los Macaya, incluso podían hacerse bromas en público o saludarse de manera más afectuosa. No era así con los trabajadores nativos de Chome o que venían de otras zonas, pues con ellos no se daba ese trato, porque esa gente no conocía a los Macaya, miraban para arriba a los viejos Macaya, los miraban como patrones, como se daba en el campo chileno o en las haciendas, se sacaban los sombreros para saludar a los patrones, y nunca

[1599] Astorga & Bravo 2002: 13.
[1600] Entrevista a Reinaldo Silva, Talcahuano, 10 de febrero de 2010. Espinoza 2011.
[1601] Entrevista a Marcos Fernando Silva, Talcahuano 12 de febrero de 2013. Pizarro 2014.

a los ojos ni con el gorro puesto, porque eso era sinónimo de una falta de respeto"[1602].

Se genera el mito de Los Doce (aunque se podría discutir esta asignación), como una especie de clase intermedia entre los dueños y los trabajadores de la planta, aunque también eran trabajadores que representaban los papeles más importantes y significativos, instalados en la Plataforma de Descuartizamiento. Los Macaya tenían plena conciencia de que

> "en Chome convivían lógicas de ordenes sociales distintos, y que esto fue un recurso político y económico que supieron usar a su favor durante muchos años. Lo reprodujeron y lo moldearon a su antojo. Lo naturalizaron e hicieron todo cuanto estuvo a su alcance para perpetuarlo"[1603].

El Sindicato de Trabajadores de la empresa Macaya Hermanos fue formado en Chome, en 1959. Es interesante considerar que no nace en el seno de los que acompañaron a los Macaya desde la isla Santa María, sino de los antiguos habitante de Chome que ingresaron a trabajar en la planta[1604]. Estos trabajadores, como ya se ha señalado, poseían un estatus distinto al que tenían los que venían de la isla. Tenían menos prerrogativas y formaban parte del peldaño más bajo de la escala social creada en Chome. Ningún miembro de apellido Macaya forma parte en la creación de este sindicato, sino que, más bien, representa a la mayoría de los trabajadores asalariados de la planta, un 55% del total de trabajadores[1605].

Hoy se puede notar, a partir de las conversaciones con los protagonistas de esa época, la existencia de distintas posiciones respecto del sindicato y su utilidad, Carlos Macaya, por ejemplo, dice: "lo único que hacia este sindicato, era ir una vez al año a hablar con los gerentes de Macaya Hermanos, y renegociar el tema de los sueldos de los trabajadores; este sindicato nunca tuvo una huelga, de hecho, creo que hubo un solo paro que duró como medio día, porque no se les pasó ropa de agua a los trabajadores, que ni siquiera la querían para trabajar en la ballenera sino para irse a pescar y a mariscar; nunca se peleó para que la empresa pasara a ser de los trabajadores, estaban parados y movilizados, pero porque en esa época todos lo estaban"[1606]. Para los "otros", el sindicato permitía que ""uno se sintiera apoyado, respaldado para que los derechos de uno fueran respetados"[1607]

La formación del sindicato fue un tipo de contrapeso para el poder omnímodo que detentaban los Macaya respecto de sus trabajadores.

[1602] Entrevista a Amado Macaya, Chome, 14 de febrero de 2013. Pizarro 2014.
[1603] Pizarro 2014.
[1604] *Ibid.*
[1605] *Ibid.*
[1606] Entrevista a Carlos Macaya, Chome, 14 de febrero de 2013. Pizarro 2014.
[1607] Entrevista a Sixto Jorquera, Chome, 14 de febrero de 2013. Pizarro 2014.

Capitulo xvi
PARTICIPACIÓN JAPONESA EN LA CAZA DE BALLENAS EN CHILE: LAS COMPAÑÍAS TAIYO FISHERIES Y NITTO WHALING

La caza "pasiva" de cetáceos, es decir, aprovechar la presencia de ballenas muertas o heridas cerca de la costa para obtener productos, principalmente de consumo directo, deja de ser dominante en Japón en el siglo xvi[1608], cuando se inicia, a fines de ese mismo siglo, la caza "activa" de ballenas, es decir "perseguir animales saludables", utilizando botes abiertos y arpones y a fines del siglo xvii se inventa un nuevo método de captura con redes; en ambas modalidades las ballenas eran procesadas en instalaciones costeras[1609]. Lo que no significa que no se siguieran aprovechando las que varaban en las costas del país. La carne (y la mayor parte del aceite) era destinada al consumo humano, fresca o salada. Una parte del aceite era usado para iluminación y también como pesticida en los campos de arroz[1610].

En 1820 balleneros anglo-estadounidenses descubren los ricos caladeros situados entre Hawaii y Japón y "en unos pocos años cientos de barcos operan en aguas japonesas"[1611]. Los japoneses adoptan elementos tecnológicos propios del sistema estadounidense, como el fusil lanza bombas, pero, en términos generales, el modelo yanqui no tuvo "un real impacto en el desarrollo de la caza japonesa de ballenas"[1612].

En 1899 se establece en el Japón la caza moderna, utilizando arponeros noruegos. En 1908 había doce compañías balleneras que operaban con veintinueve buques cazadores[1613]. Una de las principales características de la caza japonesa de ballenas es que su objetivo es la carne fresca para consumo humano y no el aceite, por lo tanto, su procesamiento "requiere de procedimientos diferentes a los de la caza noruega de ballenas"[1614].

La caza japonesa se desarrolla con mucha fuerza después de la Segunda Guerra Mundial, fomentada por las Fuerzas de Ocupación Estadounidense para mejorar los suministros de alimentos en Japón. En 1987 la caza en el país fue clasificada administrativamente en tres tipos (aunque se practicaban

[1608] Kalland & Moeran 1992: 65.
[1609] *Op. cit.*: 65-71.
[1610] Kasuya 2009: 643.
[1611] Kalland & Moeran 1992: 71.
[1612] *Op. cit.*: 75.
[1613] Kasuya 2009: 644.
[1614] Kalland & Moeran 1992: 79.

al menos desde 1935): caza costera en pequeña escala, caza costera en gran escala y caza pelágica antártica. Todas estas operaciones balleneras estaban reguladas por el gobierno de Japón[1615].

La caza pelágica opera en alta mar, con buques-factorías y frigoríficos, varios buques cazadores y de suministros. Las personas que trabajan en los buques factoría se agrupan en dos categorías: la tripulación, que opera el barco, y los trabajadores, que se subdividen, a su vez, en los que trabajan en la sección de corte y los que lo hacen en la fábrica de aceite. Las operaciones balleneras están organizadas desde el buque factoría donde se encuentra el comodoro de la flota. Sus presas son cachalotes y ballenas de barbas[1616]. La caza pelágica estaba en manos de tres grandes compañías y junto a ellas "habían compañías más pequeñas, algunas subsidiarias de las 'Tres Grandes', que participaban en la caza costera en gran escala"[1617].

La caza costera en gran escala se caracterizaba por usar buques cazadores muy similares a los de la caza pelágica (de cien a seiscientas toneladas y tripulados por doce a veinte hombres) para perseguir cachalotes y rorcuales, pero la gran diferencia es que procesan sus carcasas en plantas terrestres, por carecer de buques nodriza. Los buques cazadores operan de manera independiente[1618].

La caza costera en pequeña escala se caracteriza por usar buques cazadores pequeños, entre quince y cincuenta toneladas. El calibre del cañón arponero no puede superar los 50 mm. Sus presas son ballenas también pequeñas como la minke, la piloto y la picuda. La tripulación es poca, alrededor de cinco a ocho personas. El arponero puede ser, a la vez, capitán y propietario del buque[1619]. Las plantas balleneras son bastante más pequeñas que las ocupadas por la caza costera en gran escala. Los buques cazadores actúan de manera independiente Este tipo de caza quedó bajo el control del Ministerio de Agricultura y Bosques en 1947. En 1987 había nueve buques cazadores, los que el 2007 habían disminuido a cinco. Operaban en cinco plantas costeras: Abashiri, Hakodate, Ayukawa, Wadaura y Taiji. Su cuota era de sesenta y seis ballenas picudas de Bard y treinta y seis ballenas piloto de cola corta[1620].

Las actividades balleneras japonesas se extienden hacia territorios extranjeros desde 1957[1621], presumiblemente en busca de "nuevos stocks de ballenas", de una "distribución más eficiente de los barcos" o simplemente de "nuevas oportunidades de negocios"[1622]. Los balleneros japoneses se instalarán en Taiwan [1957-1959], Okinawa [1958-1965], Brasil [1959-1984], Canadá [1962-1972], Georgias del Sur [1963-1966], Chile [1964-1968], Perú [1967-1985] y

[1615] Takahashi *et al.* 1989: 111-112.
[1616] *Op. cit.*: 112.
[1617] *Ibid.*
[1618] *Op. cit.*: 113.
[1619] *IIbid.*
[1620] Kasuya 2009.
[1621] Tato 1985.
[1622] Kasuya 2009: 647.

Filipinas [1983-1984], bajo diversos modelos de negocios según el país en el que operaban[1623].

Dos empresas japonesas tratan de establecer negocios relacionados con la caza de ballenas en Chile, algunas lo logran y otras no. Taiyo Gyogyo y Nitto Hogei son dos compañías que lograron acuerdos que se tradujeron en operaciones balleneras concretas, pero algunos intentos de Taiyo son también ejemplo de negocios que no se realizaron. La documentación sobre estos emprendimientos se encuentra tanto en Chile como en Japón[1624].

* * *

El primer intento realizado por una compañía japonesa para cazar ballenas en Chile fue la iniciativa desarrollada por la Taiyo GyoGyo, en ese momento, una de las empresas más grandes en la industria pesquera y ballenera mundial. Se asocia con la empresa chilena Pesquera del Sur, una subsidiaria de Química del Sur, con el fin de cazar ballenas, pescar y realizar otras actividades relacionadas, estando la base de operaciones de la compañía en la bahía de Coronel, región del Biobío, donde se construiría una planta ballenera.

El 10 de mayo de 1956 se elabora un memorándum de acuerdo entre Taiyo GyoGyo y Pesquera del Sur, en virtud del que el capital social de esta última empresa se elevará a USD 1 400 000, formado por USD 370 000 correspondientes a las inversiones que hará la empresa, USD 330 000 que aportarán sus actuales accionistas a través de un préstamo que Taiyo le haría a Pesquera del Sur, y USD 700 000 que aportará Taiyo, transfiriéndole maquinarias y equipos por igual valor. Para cerrar el negocio Taiyo se compromete a presentar al Comité de Inversiones de Capitales Extranjeros de Chile las solicitudes respectivas y tramitar las autorizaciones necesarias para la importación de los equipos y maquinarias que transferirá a Pesquera. Por su parte, Pesquera se compromete a construir "la planta ballenera, el frigorífico y otros edificios industriales y de habitación para el personal" y a realizar las modificaciones en sus estatutos que sean necesarios para el cumplimiento del acuerdo[1625].

En el mes de agosto de 1956 existe una correspondencia entre Taiyo y la Dirección General de Pesca y Caza del Ministerio de Agricultura de Chile que busca asegurar que a los barcos cazadores que Taiyo aportará a Pesquera del Sur S.A. "les será permitido realizar las faenas de caza e industrialización de la ballena en aguas territoriales chilenas, cumpliendo siempre la legislación

[1623] Kasuya 2009: 647-648.

[1624] En Japón se tuvo acceso, gracias a las gestiones del Dr. Luis Pastene, a un archivo que contiene documentos provenientes del Departamento de Pesca del Ministerio de Agricultura y Bosques del Japón relacionados con diversas actividades balleneras desarrolladas en Chile, que se encuentra ahora en manos particulares. Se ha denominado a este archivo como Archivo Personal Kenji Takeuchi, Yokohama. Se revisaron tres volúmenes de este archivo, que se identificaron como Taiyo I, Taiyo II y Nitto.

[1625] Memorándum y Acuerdo entre Taiyo GyoGyo y Pesquera del Sur, 10 de mayo de 1956. Archivo Personal Kenji Takeuchi, Taiyo II, Yokohama.

chilena" y también "conforme a la Convención Ballenera Internacional"[1626]. El director de Pesca y Caza le responde que los barcos "deberá realizar sus faenas de caza en aguas territoriales chilenas, cumpliendo las disposiciones legales chilenas" y conforme "al espíritu sobre conservación de los recursos vivos del mar de la Convención del Pacífico Sur y de la Convención Ballenera Internacional"[1627].

El 27 de septiembre de 1956 se firma un acuerdo para formar una compañía chileno-japonesa que desarrolle la pesca, la caza de ballenas y otros negocios relacionados "en las costas de Chile y en otros lugares". Su capital social será de USD 1 240 318, dividido en acciones de USD 1,00. Taiyo se compromete a aportar dos buques cazadores, artículos y bienes de consumo para las operaciones balleneras, equipamiento para la planta procesadora y otros gastos menores, por un valor de USD 553 304. El presidente y uno de los vicepresidentes serán elegidos por la parte chilena y el otro vicepresidente, que actuará como gerente general, será elegido por la parte japonesa y "tendrá el más alto poder respecto de los negocios de la compañía"[1628].

El gobierno de Japón autoriza este acuerdo con dos condiciones: "que las operaciones balleneras de la nueva compañía se efectúen respetando estrictamente las regulaciones de la Comisión Ballenera Internacional" y que la compañía emita, a través de Taiyo, "un completo informe mensual sobre todos los aspectos de sus operaciones balleneras al Gobierno de Japón"[1629].

El gobierno de Chile, por su parte, autoriza las operaciones balleneras de Pesquera del Sur mediante DS n.° 859 del Ministerio de Agricultura del 27 de octubre de 1956[1630], pero la fuerte oposición y *lobby* de las dos compañías balleneras chilenas que estaban operando en el país, la Compañía Industrial S.A. y la Compañía de Pesca y Comercio Macaya Hermanos, consiguió que el permiso fuera revocado, aludiendo a que la planta de Coronel estaba muy cerca de la planta ballenera de Chome, a menor distancia de lo que estipulaba la Convención del Pacífico Sur.

En 1959 Taiyo intenta establecer una nueva asociación con una empresa chilena, ahora con la propia Compañía Industrial S.A. El DS n.° 972 del Ministerio de Economía del 1 de octubre de 1859 autorizaba un aporte de capital de Taiyo a Indus de USD 408 850, representado por dos barcos cazadores de

[1626] Carta del Representante de Taiyo GyoGyo en Santiago al Director de Pesca y Caza. Santiago, 7 de agosto de 1956. Archivo Personal Kenji Takeuchi, Taiyo I, Yokohama.

[1627] Carta del Director de Pesca y Caza al Representante de Tayyo GyoGyo en Santiago. Valparaíso, 8 de agosto de 1856; Carta del Representante de Taiyo GyoGyo en Santiago al Director de Pesca y Caza. Santiago, 7 de agosto de 1956. Archivo Personal Kenji Takeuchi, Taiyo I, Yokohama.

[1628] Acuerdo para la formación de una Nueva Compañía Pesquera y Ballenera, 27 de septiembre de 1956. Archivo Personal Kenji Takeuchi, Taiyo II, Yokohama.

[1629] Carta de Miguel Yoma, Presidente de Pesquera del Sur al Sr. Okay, Jefe del Departamento de Pesquerías del Ministerio de Agricultura y Bosques del Japón, 27 de septiembre de 1956. Archivo Personal Kenji Takeuchi, Taiyo II, Yokohama.

[1630] *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 29 de diciembre de 1956.

ballenas con motor diesel, un falucho para el transporte de aceite, aparejos balleneros y repuestos. Los balleneros serían el *Fumi Maru N° 3* y el *Seki Maru N° 5*, de 312,45 y 308,44 t respectivamente. Ambos buques estaban impulsados por un motor diésel de 1600 HP[1631].

La iniciativa tampoco prospera, pues la empresa chilena termina desistiendo de la operación ballenera.

* * *

En este contexto, representantes de la empresa japonesa Nitto Hogei K.K. [Nitto] y de la chilena Compañía Industrial S.A. [Indus] firman un acuerdo de cooperación con el objetivo de desarrollar "operaciones balleneras conjuntas", por cierto "sujetas a una aprobación final de los gobiernos de ambos países", en 1963[1632]. Estas operaciones "son de largo plazo, basadas en el espíritu del beneficio y la amistad mutua"[1633].

El acuerdo estipula que Nitto trae a Chile dos "barcos tripulados y equipados para [realizar] operaciones balleneras", los que permanecerán en el país cazando ballenas para la Indus[1634]. Los barcos, el *Seiho Maru N.º 2*, de 306,36 t, y el *Ryuho Maru N.º 3*, de 429,89 t, zarparían de Japón el 6 de diciembre de 1963 y operarían en las costas de Chile entre el 6 de enero y el 8 de mayo de 1964[1635]. Los barcos, como norma, estarán tripulados y operados solo por japoneses[1636] y todos los ejemplares capturados se entregarán a Indus[1637]. La compañía chilena le pagará a la empresa japonesa una cantidad específica de dinero por cada ballena[1638], de acuerdo con una tabla de precios por longitud del espécimen, que se adjunta al acuerdo[1639]. Indus debe mantener en sus

[1631] *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 5 de noviembre de 1959.

[1632] El acuerdo está firmado por Katsunori Yanahigara, presidente de Nitto y Manuel Labra, gerente general de Indus. Se encuentra una copia en inglés de este acuerdo, firmado el 10 de octubre de 1963, en un volumen que forma parte de un archivo particular, que contiene diversos documentos relacionados con las actividades de Nitto en Chile entre 1963 y 1968, provenientes del Ministerio de Agricultura, Bosques y Pesquería del Japón. Se identifica el documento como Agreement, 1963, el volumen como Caza de Ballenas en Chile. Permisos para Nitto Whaling Co. 1963-1968, y el archivo como Archivo Personal Kenji Takeuchi, Yokohama.

[1633] El acuerdo es "por un año (una temporada ballenera) y puede ser renovado por consentimiento mutuo", pero "no puede ser unilateralmente cancelado, sin el consentimiento de la parte oponente" y ninguna parte "puede realizar un acuerdo similar con una tercera parte a menos que se obtenga el consentimiento de la parte oponente". Agreement, 1963, artículos n.º 10 y n.º 13.

[1634] *Op. cit.*, artículo n.º 1.

[1635] *Op. cit.*, artículo n.º 2.

[1636] Sin embargo, y si la compañía lo requiere, "tantos tripulantes de la Indus como sea posible pueden ser embarcados en los buques balleneros para recibir guía técnica". *Op. cit.*, artículo n.º 3.

[1637] *Op. cit.*, artículo n.º 4.

[1638] El largo de la ballena debe ser medido por personal de la Indus en presencia de representantes de la Nitto, de acuerdo con métodos internacionalmente reconocidos. *Op. cit.*, artículo n.º4.

[1639] Documento n.° 2: Tabla de precios y castigos para el pago de ballenas a Nitto por parte de Indus, 10 de octubre de 1963 [en español]. Caza de Ballenas en Chile. Permisos para Nitto Whaling, 1963-1968. Archivo Personal Kenji Takeuchi, Yokohama.

plantas "una capacidad de procesar al menos 550 toneladas diarias de ballena" y Nitto debe "capturar tantas ballenas como sea posible para completar dicha capacidad"[1640].

La empresa japonesa se obliga a asumir los gastos tanto de los buques como de su tripulación,

> "incluyendo la reparación de los buques, los costos de las operaciones balleneras (aparejos, combustible, alimentos, etc.), salarios e indemnizaciones de la tripulación, y los impuestos en Chile".

La empresa chilena financiará todos los gastos necesarios para el funcionamiento de

> "los remolcadores, considerando un remolcador para cada buque ballenero, de los aviones de búsqueda de ballenas, de la estación terrestre y del almacenamiento y venta de productos"[1641].

En noviembre de ese mismo año, la Compañía Industrial S.A., por intermedio de su gerente general, le solicita al ministro de Agricultura un permiso para que "barcos balleneros de bandera japonesa", el *Seiho Maru N° 2* y el *Ryuho Maru N° 3*, puedan "cazar ballenas en aguas jurisdiccionales chilenas", destacando que todo el producto de la caza será entregado "a la compañía chilena para ser faenado en su planta de caleta Molle en Iquique"[1642].

El permiso es otorgado por el gobierno de Chile sobre la base de un reglamento *ad hoc* que se había publicado recién a fines de 1963[1643]. Es interesante señalar que está normativa fue elaborada a petición de la misma Compañía Industrial, cuando solicita se dicte un reglamento sobre la concesión de permisos a barcos de bandera extranjera para cazar ballenas en aguas jurisdiccionales chilenas,

> "por cuanto es evidente el beneficio que existe para nuestro país en que barcos balleneros que cuenten con los adelantos de la técnica moderna y dispongan de tripulaciones adiestradas en estas técnicas, puedan cooperar con nuestros barcos balleneros y mostrarnos los progresos alcanzados"[1644].

[1640] Esa cantidad corresponde a unas cuarenta a cuarenta y cinco ballenas, considerando el "largo promedio" de un ejemplar. Agreement, 1963, artículo n.° 7.

[1641] *Op. cit.*, artículo n.° 8.

[1642] Solicitud de permiso para que los barcos balleneros de bandera japonesa que se indican puedan cazar ballenas en aguas jurisdiccionales chilenas. Expediente decreto n.º 94, 20 de febrero de 1964. Archivo Nacional de la Administración, Ministerio de Agricultura, decretos, vol. xxxx. Santiago.

[1643] Decreto n.º 811, Ministerio de Agricultura, 10 de diciembre de 1963. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 2 de enero de 1964.

[1644] Solicitud para que se dicte el reglamento sobre concesión de permisos a barcos de bandera extranjera para cazar ballenas en aguas jurisdiccionales chilenas y entregar el producto de la caza a empresas nacionales propietarias de estaciones terrestres. Expediente decreto n.º 811,

Figura 31: Japoneses con una familia de Quintay, 1965. Foto gentileza de Gastón Carreño.

Esta solicitud es parte de una estrategia que permita implementar el acuerdo y conseguir las aprobaciones gubernamentales requeridas.

El permiso se concede "por el plazo de tres años contados desde la fecha de publicación de este decreto en el Diario Oficial", y a su término "los barcos deberán nacionalizarse siempre que no tuvieran más de diez años de edad" o, si no se desea hacerlo, "deberán regresar al extranjero". El producto de la caza "deberá ser íntegramente entregado a la Compañía Industrial, para ser faenado en sus plantas terrestres". La empresa proporcionará al Ministerio de Agricultura "todos los informes que le sean requeridos referentes a las faenas o estudios relacionados con la caza de cetáceos" y aceptará a bordo de sus barcos "a los funcionarios que designe la Dirección de Agricultura y Pesca para realizar los estudios que dicho servicio requiera por resolución"[1645].

* * *

Unos meses después, en agosto de 1964, el gerente general de Indus solicita permiso para que otros tres barcos, individualizados como *Ryuho Maru*, de 494,40 t, *Ryuho Maru Nº 5*, de 470,79 t y *Seiho Maru Nº 6*, de 367,88 t, puedan también cazar en las costas chilenas, indicando, esta vez, que todo el producto obtenido será entregado a la compañía chilena para que sea faenado en las

10 de diciembre de 1963. Archivo Nacional de la Administración, Ministerio de Agricultura, decretos, vol. XXXX. Santiago.

[1645] Decreto n.º 94, Ministerio de Agricultura, 20 de febrero de 1964. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 23 de marzo de 1964.

plantas balleneras de Bajo Molle, en Iquique, y Quintay, en Casablanca[1646]. El permiso de caza es otorgado, sin mayores dificultades[1647].

Las empresas habían firmado un nuevo acuerdo de cooperación[1648], con ligeras diferencias respecto del anterior[1649]. En este acuerdo se estipula que los barcos utilizados serán cinco, indicando las fechas de su partida de Japón y el periodo de operación en Chile.

Lo interesante es que el acuerdo estaba acompañado por un contrato sobre la compraventa de carne de ballena de barba, que debe ser "sometido a la aprobación de los Directorios de [ambas compañías] para que pueda surtir algún efecto"[1650]. El contrato es por tres años, pero serán revisadas cada año

> "las disposiciones que se refieren al precio de la carne y otras especies, su forma de pago y el lugar y plazo de las operaciones de la Nitto, [verificando] que se ajuste a las condiciones y permisos que señalen los Gobiernos respectivos"[1651].

El contrato contiene cuatro documentos anexos[1652] que regulaban gran parte de las condiciones en las que deberían ser faenadas y el proceso de compraventa de la carne[1653].

[1646] Solicitud de permiso para que los barcos balleneros de bandera japonesa que se indican puedan cazar ballenas en aguas jurisdiccionales chilenas. Expediente decreto n.º 580, 29 de octubre de 1964. Archivo Nacional de la Administración, Ministerio de Agricultura, decretos, vol. XXXX. Santiago.

[1647] Decreto n.º 580, Ministerio de Agricultura, 29 de octubre de 1964. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 11 de diciembre de 1964.

[1648] Agreement, 1964, 27 de junio de 1964 [en inglés]. Caza de Ballenas en Chile. Permisos para Nitto Whaling, 1963-1968. Archivo Personal Kenji Takeuchi, Yokohama.

[1649] En este nuevo acuerdo las condiciones son más ventajosas para la empresa chilena. Las modificaciones son las siguientes: a) si existe un atraso en el pago que Indus debe hacer a Nitto por las ballenas capturadas y entregadas, el interés mensual será del 0,5% y no del 1%; b) la boleta de garantía que Indus deberá tomar por la operación de cada barco ballenero será por E°100 000 y no por E°160 000; c) finalmente, en el acuerdo de 1964 se agrega una disposición que no estaba en el de 1963: Nitto deberá tomar una boleta de garantía por USD 100 000 que asegure que sus barcos cazarán ballenas y las llevarán a las instalaciones de la Indus. Agreement, 1964, Artículo n.º 5.

[1650] Contrato de Compraventa de carne de ballena de barba, 27 de junio de 1964 [en español]. Caza de Ballenas en Chile. Permisos para Nitto Whaling, 1963-1968. Archivo Personal Kenji Takeuchi, Yokohama.

[1651] En Contrato, 1964, artículo n.º 15.

[1652] Documento n.º 1: Normas y especificaciones de faenación, condiciones higiénicas y control de calidad para la carne fresca de ballena; Documento n.º 2: Elementos y equipos necesarios para colaborar en las instalaciones de obtención de carne fresca de ballena que traerá Nitto; Documento n.º 3: Instalaciones sugeridas por Nitto que Indus debe hacer en sus Plantas para la obtención de carne fresca de ballena; Documento n.º 4: Normas de pesaje para la carne de ballena a bordo del buque frigorífico; 27 de junio de 1964 [en español]. Caza de Ballenas en Chile. Permisos para Nitto Whaling, 1963-1968. Archivo Personal Kenji Takeuchi, Yokohama.

[1653] El contrato y los documentos anexos están escritos a máquina en papeles con membrete de la Compañía Industrial. No se encontró copia del contrato asociado con el acuerdo de 1963 pero también lo había.

Indus "se compromete a vender exclusivamente a Nitto", quien compra:

> "la carne fresca comestible de ballena de barba que la primera produzca en sus Plantas de Quintay y Caleta Molle, con el objeto de someterla a un proceso de refrigeración y transportarla enseguida al Japón"[1654].

Se indica que, sin embargo,

> "no está obligada a vender la totalidad de la carne de ballena que produzca en sus plantas, y que podrá disponer libremente de las cantidades que estime indispensables para atender las necesidades del mercado interno de Chile"[1655].

Indus firmará un contrato en 1965 con la Empresa de Comercio Agrícola, ECA, dónde se compromete a suministrarle mil toneladas de carne para "colocarlas en el mercado interno como un sustituto más dentro de su programa de sustitución de carne de vacuno"[1656], promesa que no será sencilla de cumplir.

Con la finalidad de conservar y almacenar la carne y transportarla a Japón, Nitto se compromete a traer a Chile

> "un barco frigorífico de bandera japonesa de más o menos 7.000 toneladas de capacidad, con un contenido máximo de refrigeración diaria de 120 toneladas métricas y una capacidad máxima de almacenaje de 6.000 toneladas métricas"

y "cuando la cantidad de carne disponible sea superior a la capacidad del barco frigorífico" traerá

> "un buque para el transporte de la mercadería ya congelada, también de bandera japonesa a Japón. Para el traslado de la carne desde la planta al barco frigorífico, Nitto proporcionará 3 o 4 lanchas de acarreo"[1657].

Nitto se obliga a recibir a bordo del barco frigorífico "al personal que Indus determine, a fin de que pueda instruirse en las técnicas de preparación y

[1654] En Contrato, 1964, artículo n.º 1.

[1655] *Op. cit.*, artículo n.º 11.

[1656] OF. ORD n.º 1499 del vicepresidente ejecutivo de la Empresa de Comercio Agrícola al subsecretario de Agricultura, 1 de febrero de 1966. Expediente decreto n.º 271, 26 de febrero de 1966. Archivo de la Administración, Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, decretos, vol. XXXX, Santiago.

[1657] Contrato, 1964, artículo n.º 3. El buque frigorífico permanecerá en Molle entre el 1 de noviembre y el 15 de diciembre de 1964, procesando entre dos mil y tres mil toneladas de carne de ballena, y en Quintay entre el 15 de diciembre de 1964 y el 20 de marzo de 1965, procesando entre cinco mil y ocho mil toneladas. Según los antecedentes que se tiene el barco frigorífico será el *Seifu Maru* y el de transporte el *Shichifuku Maru.*

frigorización de carne de ballena", sin exceder las cinco personas simultáneamente[1658].

* * *

El contrato señala que la carne de ballena deberá ser faenada bajo las condiciones que se estipulan en el documento n.º 1[1659], es decir, la carne solo se extraerá una vez que se le haya sacado el tocino[1660] y que su estado de frescura se clasificará de acuerdo con las norma de Nitto, que iba de un 100% de frescura (recién capturada) a un 50% (treinta horas *post mortem*)[1661]. La carne que provenga de ballenas con más de treinta horas muertas, no será adquirida[1662]

En el documento se entrega, además, una serie de exigencias respecto de las características que deben tener los distintos espacios en la planta donde la carne se procesará:

a) la superficie en la cama de descuartizamiento, sobre la que se depositarán y movilizarán los trozos de carne anatómicamente separados, deberá ser de madera nueva, discretamente cepillada, que permita una buena limpieza al chorro de agua y los escobillones[1663];
b) la superficie de trabajo para el trozado de la carne y lavado, será de concreto afinado que permita un lavado sin dejar residuos[1664];
c) las plataformas que se usen para el trozado y escurrimiento de la carne después de lavada, como también las de carga en el muelle, serán de madera nueva, cepillada, móviles, fáciles de trasladar y lavar[1665];
d) la superficie de trabajo para el trozado de la carne, estará protegida total o parcialmente del sol por una carpa de lona[1666].

Estas exigencias son imprescindibles para la buena marcha del contrato.

Nitto se obliga a traer todos los elementos y equipos necesarios, descritos en el documento n.º 2[1667], e Indus a mejorar las instalaciones de sus plantas, de acuerdo con lo sugerido por Nitto y que se detalla en documento n.º 3,

[1658] Contrato, 1964, artículo n.º 12.

[1659] *Op. cit.*, artículo n.º 2.

[1660] Documento n.º 1, letra a, contrato, 1964.

[1661] Cuando la carne se mueve, es muy elástica, tiene mucho brillo y no tiene olor, su frescura es del 100%. Si no se mueve baja a 80% (diez horas *post mortem*). Si su elasticidad y brillo es solo de un 80%, la frescura baja a 70% (veinte horas *post mortem*). Si aparece un olor suave y su elasticidad y brillo es de 70%, la frescura baja a 60% (veinticinco horas *post mortem*). Si el olor es menos suave su frescura baja al 50% (treinta horas *post mortem*). Documento n.º 1, letra f, Contrato, 1964.

[1662] Contrato, 1964, artículo n.º 2.

[1663] Documento n.º 1, letra b, Contrato, 1964.

[1664] *Op. cit.*, letra c, Contrato, 1964.

[1665] *Op. cit.*, letra d, Contrato, 1964.

[1666] *Op. cit.*, letra e, Contrato, 1964.

[1667] La lista incluye cuatro o seis proyectores, una o dos tiendas, un transportador de cinta, cinco o seis carritos, cincuenta-cien chinguillos, cuatro chutes de tela con red de nylon, veinte o treinta cuchillos balleneros para cortar la carne, dos o trescortadores (cuchillos) mecánicos (con motor) para carne y dos o tresromanas. Documento n.º 2, Contrato, 1964.

para "la obtención de la carne fresca en las mejores condiciones y en el menor tiempo posible"[1668].

En las plantas de Quintay y Bajo Molle se cambiará la superficie de madera de la cama de descuartizamiento, donde se separa la carne anatómicamente; se habilitará una "superficie para el trozado de la carne", afinando el piso de concreto y retirando antiguas instalaciones; se instalarán tres estanques de hierro rectangulares abiertos de 2 x 3 x 1 m; se afinará el piso de concreto del muelle, donde se instalen los chutes de carga; se construirán dos estructuras metálicas para soportar los chutes portátiles; se instalarán cuatro plataformas de madera de distintas medidas y una plataforma desarmable de 5 x 8 m, los soportes para la carpa de lona que protegerá la "superficie de trozado" y los soportes y conexiones eléctrica para los proyectores de alumbrado. En Quintay se construirá, además, un slip para trasladar la carne a la superficie de trozado y se comprará e instalará un huinche de 5 t, para la movilización de la carne. En Bajo Molle se adquirirá y montará una línea Decauville con cinco o seis carritos para el transporte de la carne trozada desde la "superficie de trozado" al muelle[1669].

Figura 32: Japoneses operando en la planta de Quintay 1966. Foto gentileza de Luis Pastene.

Indus hará entrega de la carne fresca en el muelle de la planta, "siendo hasta ese momento, de su cargo y responsabilidad la operación", la que Nitto recibirá "en sus lanchas, especiales para ese efecto, momento desde el cuál la

[1668] Contrato, 1964, artículo n.º 5.
[1669] Documento n.º 3, Contrato, 1964.

operación pasa a ser de su exclusivo cargo y responsabilidad"[1670]. El pesaje de la carne, reglamentado por el documento n.º 4, se efectuará a bordo del barco frigorífico, en presencia de representantes de Indus y de "funcionarios de Aduana o de cualquier otro organismo oficial que deba intervenir por tratarse de un producto que se exporta"[1671].

En el contrato se especifica, además, que Nitto pagará por la carne de ballena de barba USD 58 por tonelada métrica para las primeras tres mil toneladas que Indus entregue y USD 50 por cada tonelada en exceso, considerando tanto la carne de Bajo Molle como la de Quintay. Si hay escasez de esta carne, se pagará USD 17 por tonelada métrica de "vísceras, intestinos y cola de ballena de barba" y USD 20 por tonelada métrica de "carne de ballena esperma", hasta "completar la capacidad del barco frigorífico"[1672].

El contrato no se renueva y Nitto busca otro socio en Chile para continuar con el negocio, encontrándolo en la última empresa ballenera que quedaba, Macaya Hermanos. El acuerdo solamente dura una temporada y la empresa japonesa se retira en forma definitiva de Chile.

* * *

En el transcurso de la década de 1970, la empresa ballenera Macaya Hermanos estaba pasando por grandes dificultades económicas debido a que sus tres barcos cazadores[1673], por su antigüedad, tenían un alto costo de operación y un bajo rendimiento de caza. En realidad, el único barco operativo durante las temporadas 1975 y 1976 fue el *Indus 17,* pues era

> "insostenible mantener en trabajo los balleneros *Juan IV* e *Indus 19* por su elevado consumo de combustible, gastos de mantención y bajo rendimiento en la captura"[1674].

Su primera prioridad para resolver esos problemas era

> "el rápido reemplazo de la actual flota, lo que sumado al mejoramiento de nuestras técnicas de caza, deberá darnos una eficiencia económica que será la base para concretar proyectos tendientes a la diversificación de la empresa".

Habiendo fracasado las gestiones para comprar un caza-ballenas, debido a la oposición del gobierno japonés, deciden

[1670] Contrato, 1964, artículo n.º 6.
[1671] Contrato, 1964, artículo n.º 7.
[1672] *Op. cit.*, artículo n.º 8.
[1673] Estos barcos eran el *Juan IV*, el *Indus 17* y el *Indus 19.*
[1674] Autodiagnóstico Empresa Macaya Hnos. & Cía]. Documento adjunto a Carta de Macaya Hnos. & Cía. a Director de la División de Pesca y Caza, Ministerio de Agricultura, Talcahuano, 6 de septiembre de 1976. Archivo Amado Macaya, Chome.

> "reemplazar uno de los viejos balleneros, por un cazador arrendado al exterior, arriendo que implica además la posibilidad de compra del mismo a futuro"[1675].

La idea de la empresa era "arrendar un barco popero-arrastrero, de 350 toneladas, que vendría transformado en arponero". Este tipo de barco

> "no tiene las limitaciones de los actuales, que solo pueden realizar faenas balleneras [... sino que] ofrece la posibilidad de efectuar otras labores de pesca, permitiendo a futuro pensar en nuestra diversificación de actividades"[1676].

Con el nuevo barco la empresa pretende explotar

> "quinientas ballenas de barba y esperma en el transcurso de un año [... en la zona marítima] comprendida entre los paralelos 31º S al 42º S, dentro de nuestro mar territorial [...] siendo el puerto de desembarque la caleta Chome, que es donde se encuentra nuestra factoría"[1677].

Modifican luego el área de captura propuesta, señalando: "en base a un mejor estudio que permita efectuar la caza de una forma más racional", la "zona marítima en que deseamos operar [...es] aquella comprendida entre los paralelos 20º S al 42º S"[1678].

Los ejecutivos de Macaya Hermanos establecen conversaciones con representantes de la empresa japonesa Taiyo Fishery Co. Ltd. con el fin de arrendar un buque adecuado a las necesidades de la empresa. El interés de la empresa japonesa no era conducir directamente las operaciones balleneras en Chile, debido a las restricciones gubernamentales japonesas y la delicada situación política en el ámbito internacional, sino tener prioridad para la adquisición de la carne de las ballenas cazadas. Las operaciones serían de responsabilidad absoluta de la empresa chilena.

La nave escogida[1679] fue el buque popero-arrastrero *Orient Maru N° 2*, que pertenecía a la empresa pesquera japonesa Tokushima Suisan y que no estaba

[1675] Carta de Macaya Hnos. & Cía. al Director de la División de Pesca y Caza, Ministerio de Agricultura, Talcahuano, 6 de septiembre de 1976. Archivo Amado Macaya, Chome.

[1676] Autodiagnóstico Empresa Macaya Hnos. & Cía. Documento adjunto a Carta de Macaya Hnos. & Cía. a Director de la División de Pesca y Caza, Ministerio de Agricultura, Talcahuano, 6 de septiembre de 1976. Archivo Amado Macaya, Chome.

[1677] Carta de Macaya Hnos. & Cía. a Director de la División de Pesca y Caza, Ministerio de Agricultura, Talcahuano, 23 de septiembre de 1976. Archivo Amado Macaya, Chome.

[1678] Carta de Macaya Hnos. & Cía. a Director de la División de Pesca y Caza, Ministerio de Agricultura, Talcahuano, 14 de marzo de 1977. Archivo Amado Macaya, Chome.

[1679] En un principio era otro buque, denominado en los documentos *Paulmy Star N° 2*, pero después de una visita realizada a Japón por Eduardo Olguín, gerente de la empresa, y Francisco Macaya, decidieron que no era lo que necesitaban.

operando desde hacía algunos meses. La empresa Taiyo tenía la posibilidad de adquirir un barco y también contaba con expertos y técnicos balleneros para adiestrar a los operadores chilenos. Sin embargo, no lo hizo[1680] y encargó a Taito Seiko Co. la compra del barco y a Fuji Suisan, la contratación del personal técnico japonés que se necesitaba.

Preocupados por la demora en obtener la autorización y conociendo un borrador del decreto respectivo perjudicial para los intereses de la empresa, los representantes de Macaya Hermanos le escriben una larga carta al ministro de Agricultura solicitando no se les obligue "a vender dentro del país todos los productos de la explotación de la ballena sei", pues, si eso ocurriera, "produciría, dentro de un lapso de tiempo más o menos breve, el cierre definitivo de nuestra industria, con las consecuencias inherentes que ello acarrearía para la zona y para el país"[1681]. Una de las principales razones de las vacilaciones del gobierno para conceder la autorización era la inexistencia de estudios nacionales sobre los *stocks* de ballena en las aguas territoriales chilenas sino sólo extranjeros.

La solicitud es aceptada y el gobierno de Chile autoriza a Macaya Hermanos a

> "realizar faenas de caza de ballenas [con un barco de bandera extranjera...] en aguas jurisdiccionales chilenas, bajo las condiciones que en el presente decreto se establecen"[1682].

Las condiciones eran las siguientes: operar en la zona marítima comprendida entre los paralelos 20º S y 42º S, siendo el puerto de desembarque la Caleta Chome; cazar no más de quinientas anuales por un plazo de tres años, siendo las especies autorizadas la ballena boba (=sei) y el cachalote; dar facilidades para que funcionarios del Servicio Agrícola y Ganadero desarrollen trabajos de investigación y control tanto en el barco como en la planta ballenera y, finalmente, destinar la carne de ballena para consumo humano de preferencia en el mercado interno del país.

* * *

El *Orient Maru N° 2* era un pesquero de arrastre, construido en 1967 por Niigata Engineering Co. Ltd. [# 753] para la empresa Tokushima Suisan. Su registro japonés indica que fue matriculado el 21 de diciembre de 1967 y su puerto de

[1680] El representante de Taiyo en Chile ha señalado que el motivo era evitar críticas de parte del gobierno de Estados Unidos y de grupos activistas antiballeneros como Greenpeace.

[1681] Carta de Macaya Hnos. & Cía. a Ministro de Agricultura, Santiago, 29 de agosto de 1977. Archivo Amado Macaya, Chome.

[1682] Decreto supremo n.º 377, 1 de septiembre de 1977. *Diario Oficial de la República de Chile,* Santiago, 16 de septiembre de 1977. La autorización fue concedida por tres años a contar de la fecha de publicación del respectivo decreto, por lo que caducaba el 1 de septiembre de 1980.

salida era Fukuoka, Japón. Era un buque con casco de acero, impulsado por un motor diésel de ocho cilindros, con un arqueo de 349,85 toneladas gruesas y 138,04 toneladas netas, que medía 45,35 m de eslora, 8,8 m de manga y 3,8 m de puntal[1683]. Según los registros internacionales, tenía un arqueo de 350 toneladas gruesas y 138 toneladas netas, medía 147'8" de eslora, 8'11" de manga y 12'5" de puntal. Estaba propulsado por un motor diésel, tipo 4SA 8Cy (310 ×80)[1684], de 1 680 BHP, fabricado también por Niigata Engineering Co. Ltd.[1685]. El buque, botado en el mes de noviembre de 1967, fue el primero en usarse en la pesca de arrastre del abadejo[1686] en la zona del estrecho de Bering, labores que siguieron hasta que Estados Unidos establece en 1976 una zona de conservación pesquera exclusiva de doscientas millas contiguas al mar territorial[1687].

En 1976 es adquirido por la Taito Seiko Co., una empresa de suministros marinos, subsidiaria de Taiyo Fishery Co., y luego transferido a Paulmy Inc., de Monrovia, Liberia, cambiando su nombre por el de *Paulmy Star N° 3*. Es registrado bajo bandera panameña, recibiendo el 5 de enero de 1977 una patente provisional de navegación emitida por el cónsul general de la República de Panamá en Kobe, Japón[1688]. El 8 de marzo de 1977 el barco es clasificado y certificado por China Corporation Register of Shipping en el muelle de Shizuura, Numazu, Japón[1689].

La empresa Macaya Hermanos obtiene el buque mediante un sistema de arriendo por tres años, el mismo periodo por el que fue autorizada a operar con un buque de bandera extranjera, en este caso panameña[1690].

[1683] Kanashiro, S. 1977. Copy of Ship's Registration Certificate [*Orient Maru N° 2*] Kyushu Maritime Bureu, Ministry of Transportation. Expediente Juan 9. Archivo Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante, plaza Sotomayor, Valparaíso.

[1684] Sigla que identifica un motor de cuatro tiempos, de acción simple, con ocho cilindros, cada uno de 310 x 380 mm.

[1685] Register of Ships, volumen M-Z. London: Lloyd's Register of Shipping. 1976.

[1686] El abadejo de Alaska [*Theragra calcogramma*] es un pez de la familia *Gadidae*, similar al bacalao, que mide entre 50 y 70 cm, aunque puede llegar a los 90 cm y pesar casi 4 k. Habita en el Pacífico septentrional. La mayoría de la pesca ocurre en el mar de Bering, entre el distrito de Chukotka [Rusia] y el estado de Alaska [Estados Unidos].

[1687] Magnuson-Stevens Fishery Conservation and Management Act. U.S. Public Law 94-265, April 13, 1976.

[1688] Patente provisional de navegación n.º 7107-PEXT. Dirección Consular y de Naves, Marina Mercante Nacional de la República de Panamá. Kobe, 5 de enero de 1977. Archivo Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Expedientes de Naves Mayores, Expediente Juan 9. Valparaíso.

[1689] Certificate of Class n.º 8-77-18, Numazu, Japón, 8 de marzo de 1977. China Corporation Register of Shipping. Archivo Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Expedientes de Naves Mayores, Expediente Juan 9. Valparaíso.

[1690] Decreto supremo n.º 377, 1 de septiembre de 1977. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 16 de septiembre de 1977.

Una vez finalizado el contrato de arriendo, el buque, definido como "arrastrero, popero, frigorífico y adaptado como ballenero"[1691], fue adquirido en forma definitiva el 1 de junio de 1980 por USD 300 000,

> "pagaderos en cinco cuotas anuales de sesenta mil dólares, cada una, con vencimiento la primera el 31 de julio de 1981 y la última el 31 de julio de 1985, con un recargo por concepto de intereses, por el saldo insoluto, de 14,25% anual".

La venta fue reducida a escritura pública ese mismo día ante un notario del estado de Nueva York, certificada el 5 de febrero de 1981 por el cónsul de Chile en Nueva York y legalizada en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile el 8 de abril de 1981. La deuda fue reprogramada el 21 de septiembre de 1983, "correspondiendo hacer el primer pago de solo intereses el 21 de septiembre de 1986 y las restantes cuotas con amortización e intereses en cuotas anuales, la primera con vencimiento el 21 de septiembre de 1987 y la última el 21 de septiembre de 1993, calculándose para todo el período de la deuda, de acuerdo a esta reprogramación un interés anual del 8,4%"[1692]. Como garantía del pago de la deuda se constituye una hipoteca en 1983 a favor de Paulmy Inc., domiciliada en 80 Broad Street, Monrovia, Liberia[1693]. No hay datos respecto de la ocurrencia efectiva de los pagos.

La empresa solicita el 16 de febrero de 1981 la matrícula del *Juan IX*[1694], siendo inscrito recién el 31 de enero de 1983, obteniendo el n.º 2342 en el Registro de Naves Mayores de la Armada de Chile[1695]. El arqueo del buque es de 365,20 toneladas gruesas y 140,04 toneladas netas, y sus dimensiones eran 45,35 m de eslora, 8,80 m de manga y 3.80 m de puntal[1696]. Se lo describe como un buque con casco de acero, dos cubiertas y dos palos; con ciudadela, la popa cuadrada con rampla y la proa de roda recta; impulsado con una hélice

[1691] Informe de Importación, Servicio Nacional de Aduanas, Barco Pesquero Paulmy Star n.º 3, 21 de enero de 1983. Archivo Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Expedientes de Naves Mayores, Expediente Juan 9. Valparaíso.

[1692] La información transcrita en este párrafo aparece en Registro de Hipotecas, n.º 99, Macaya Hnos. y Cía. a Paulmy Inc. por *Juan 9* ex *Paulmy Star N° 3*, 16 de marzo de 1983. Archivo Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Expedientes de Naves Mayores, Expediente Juan 9. Valparaíso.

[1693] 80 Broad Street, Monrovia, Liberia, es el domicilio del Liberian International Ship & Corporate Registry, entidad que proporciona, a través del LISCR Trust Company, una serie de servicios para todas las corporaciones no residentes en Liberia.

[1694] Carta de Macaya Hnos. & Cía. a Director General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Talcahuano, 16 de febrero de 1981. Archivo Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Expedientes de Naves Mayores, Expediente Juan 9. Valparaíso.

[1695] Registro del Juan 9. Registro de Naves Mayores, libro n.º 11, Archivo Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, plaza Sotomayor, Valparaíso.

[1696] Certificado de Arqueo, Marina Mercante Nacional, Barco Juan 9. Valparaíso, 25 de septiembre de 1980. Archivo Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Expedientes de Naves Mayores, Expediente Juan 9. Valparaíso.

accionada por un motor diésel con turbo cargador, enfriado por aire, modelo 8 MG 31 X, de ocho cilindros en línea y 1680 HP. El buque usa petróleo como combustible y su capacidad es de 273,42 m[31697]. Era considerado como un buque "pesquero de arrastre, adaptado a ballenero"[1698].

* * *

Según Héctor Macaya, si bien los capitanes del *Juan IX* eran su padre Héctor Macaya Silva y su tío, Jorge Macaya Silva, primero juntos y luego turnándose, en la práctica solo se encargaban de hacer zarpar el barco y, mar adentro, el mando era entregado al capitán cañonero japonés. El rango de acción del barco era muy amplio, tanto latitudinal como longitudinalmente. Héctor Macaya señala:

> "buscamos de Iquique hacia adentro como mil millas unas ballenas chicas y estuvimos varados en la isla San Ambrosio un día entero, buscando las mismas ballenas chicas, por la temperatura del agua, 26 grados"[1699].

Armando Flores recuerda que navegaron hasta el límite con Perú y que habrían fondeado dos veces en la isla Robinson Crusoe[1700]. En estos casos la carne se descargaba en Valparaíso en vez de San Vicente.

Los testimonios concuerdan en que cazaban una, dos o tres ballenas al día, y que muchas veces no se encontraba nada durante varios días. Sixto Jorquera, que trabajó en el *Juan IX* por tres años, cuenta que

> "ahí se encontraba a la ballena dependiendo de la temperatura del agua, entonces habían días, a veces pasaban semanas que no encontrábamos nada, pero habían días que encontrábamos hartas; se cazaba una, dos o tres al tiro y se procesaban, se cazaba dos o tres al día nomás porque después de cazarlas, había que procesarlas"[1701].

Héctor agrega:

> "cuando se cazaba una ballena se echaba al tiro arriba porque si se demora mucho la carne se pierde, se amarraba arriba y se seguía buscando y la gente seguía trabajando igual"[1702].

[1697] Datos Técnicos de la Nave Juan 9. Documento anexo a Carta de Macaya Hnos. & Cía. a Director General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Talcahuano, 16 de febrero de 1981. Archivo Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Expedientes de Naves Mayores, Expediente Juan 9. Valparaíso.

[1698] Registro del Juan 9. Registro de Naves Mayores, Libro N° 11, Archivo Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, plaza Sotomayor, Valparaíso.

[1699] Entrevista a Héctor Macaya, Talcahuano, 28 de junio de 2012.

[1700] Entrevista a Armando Flores, Chome, 30 de mayo de 2012.

[1701] Entrevista a Sixto Jorquera, Talcahuano, 26 de junio de 2012.

[1702] Entrevista a Héctor Macaya, *op. cit.*

El exgerente de la empresa Macaya informo que, por razones de logística, solo una o dos ballenas podían ser procesadas a bordo en un día[1703].

Sixto señala que los periodos de caza mar adentro eran bastante extensos, pues duraban de veinte a veinticinco días. El procesamiento a bordo era ejecutado por chilenos que contaban con la experiencia del trabajo de descuartizamiento en la planta de Chome. Los japoneses los adiestraron en las nuevas técnicas. Se trabajaba con cuchillos cortos tipo corvo, a diferencia de los tradicionales cuchillos largos tipo espátula que utilizaban los chilenos. Se realizaban cortes individuales desde la cola a la cabeza de la ballena, trozando, luego, la carne en unidades pequeñas, de unos 50 cm, comparadas con los trozos más grandes que se sacaban de los cachalotes en Chome. La clasificación de los tipos de carne según su calidad habría estado a cargo de un experto japonés, quien también se ocupaba de dirigir la faena en su conjunto. La cabeza, los huesos y los órganos internos del cetáceo se lanzaban al mar. Se descargaba la carne, se reabastecía de combustible y volvía a salir.

Para nuestros entrevistados la asociación comercial entre las empresas Taiyo y Macaya no está clara. Héctor asegura de que su sueldo era cancelado por Macaya Hermanos, al igual que el de toda la tripulación chilena. Viviana señala que ellos les vendían la carne a los japoneses y que estos, a su vez, aportaban con tecnología y personal especializado. Se debe tomar en cuenta la opinión de Héctor Macaya que, al recordar la no muy abundante cacería de ballenas realizada por el barco, señalaba:

> "más que nada ellos venían a mirar, a perfeccionarse, a ver si había ballenas aquí o no, porque ellos marcaban todo, todo, veían una ballena y marcaban".

Los testimonios de los entrevistados tienden a ser difusos sobre la extensión de la permanencia del personal japonés a bordo del *Juan 9*, pues mientras algunos tienden a sugerir que los japoneses se mantuvieron hasta el final [1983], otros indican que su actividad no duró más de tres años, es decir, justo hasta el momento de la compra del barco en 1980, y coincidiendo con el periodo limite en el decreto original que permitía la caza de un máximo de quinientas ballenas anuales por un periodo de tres años.

El exrepresentante de la empresa Taiyo indica que a fines de 1981 se dio por terminada la operación con la empresa Macaya debido a problemas políticos y económicos, ya que el número de ballenas cazadas resulto mucho menor que el originalmente planificado de quinientos animales anuales. El mismo ejecutivo informo que una vez que el personal de la empresa Taiyo se retiró de la operación, personal japonés dirigidos por la empresa Fuji Suisan continuó las operaciones balleneras con los Macaya hasta 1983[1704]. Víctor Silva, señala:

[1703] Entrevista a Eduardo Olguín, Santiago, 30 de septiembre de 2016.
[1704] Entrevista con Hideo Otsuka, Tokyo, 31 de julio de 2014.

> "después se fueron, después se quedaron trabajando los capitanes de aquí, de los Macaya [...], después este barco siguió trabajando de arrastre, lo adaptaron para rastrear porque actualmente ese barco era rastrero, no era ballenero".

Héctor dice que no socializaban mucho con los japoneses más allá del trabajo, y que solo en forma ocasional compartían juntos por un rato.

En mayo de 1983 el *Juan IX* deja de cazar ballenas y comienza a ser usado como pesquero de alta mar. El barco es vendido en 1986 a Alfredo Foster Moreno, quien lo transfiere en 1987 a la empresa pesquera Trinidad S.A[1705]. Los ejecutivos de la empresa señalan que la nave "fue adquirida fondeada en el lugar donde hoy permanece", es decir, en el puerto de Coronel, y que su última navegación habría ocurrido durante el mes de junio de 1986, "de acuerdo a anotaciones en la bitácora de máquinas del *Juan IX*"[1706]. El barco, fondeado en el muelle del puerto de Coronel, se transforma, a fines de 1986, en un pontón maestranza[1707].

El 18 de octubre de 1990, mientras se trasvasijaba el combustible desde el pesquero *María Victoria II* a los estanques del *Juan IX*, se declara un incendio a bordo[1708] por lo que "fue necesario sacar la nave siniestrada fuera del puerto y mantenerla en la mar hasta ser consumida por la acción del fuego". El buque

> "resultó dañado en aproximadamente las tres cuartas partes de su casco y estructura; en esas condiciones fue fondeado nuevamente en el puerto de Coronel, donde posteriormente se hundió, en horas de la madrugada del día 13 de abril de 1991";

su casco se encuentra sumergido "al suroeste y a nueve cables del muelle mecanizado, en trece metros de agua"[1709].

[1705] Registro del Juan 9. Registro de Naves Mayores, Libro N° 11. Archivo Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, plaza Sotomayor, Valparaíso.

[1706] Carta Pesquera Trinidad S.A. a Capitán de Puerto de San Vicente, Talcahuano, 6 de junio de 1988. Expediente Investigación Sumaria por incendio a bordo del pontón *Juan 9*. Res. G.M. (T) ORD N° 12655/333 del 21 de octubre de 1990, Archivo Histórico de la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Playa Ancha, Valparaíso.

[1707] Tal vez la fecha exacta puede simbolizarse en el desembarco de Juan Cuevas, auxiliar de máquinas del *Pam Juan 9*, el 20 de octubre de 1986. Registro de Embarco/Desembarco de Juan Cuevas. Capitanía Puerto de Talcahuano. En Expediente Investigación Sumaria por incendio a bordo del pontón *Juan 9*. Res. G.M. (T) ORD N° 12655/333 del 21 de octubre de 1990, Archivo Histórico de la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Playa Ancha, Valparaíso.

[1708] Expediente Investigación Sumaria por incendio a bordo del pontón *Juan 9*. Res. G.M. (T) ORD n.° 12655/333 del 21 de octubre de 1990, Archivo Histórico de la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Valparaíso.

[1709] Vargas Saéz 2000: 597.

EPILOGÓ

Todo comienza con la llegada de los hombres a las costas de lo que luego se conocerá como Chile hace más de diez mil años y su sorprendente encuentro con las ballenas. No hay relatos sobre el encuentro, pero el asombro quedará instalado en la memoria y registrado por los descendientes de esos primeros habitantes y por otros llegados de muy lejos, mucho tiempo después. Un buen ejemplo son las pinturas rupestres de las costas del norte de Chile que dan cuenta de las complejas relaciones generadas entre hombres y cetáceos. Las pinturas de El Médano y las otras descubiertas hace poco tiempo en el norte semiárido, son un reflejo de la importancia concedida a las ballenas por los grupos de pescadores que ocupaban estas costas. ¿Los grupos que pintaron en las paredes de la quebrada de El Médano y en otros lugares cazaron ballenas? Es un tema discutible y se han escuchado las razones de los que responden afirmativamente y también de los que manifiestan algún grado de escepticismo.

La posibilidad de una caza activa de ballenas en el norte del país se plantea desde la existencia de un texto, bastante citado y muy conocido (y por lo demás, el único) donde aparece una descripción detallada escrita por el religioso carmelita Antonio Vásquez de Espinosa (1948), quien habla en su *Compendio y Descripción de las Indias Occidentales* [1636] de la abundancia de las ballenas en la costa norte de Chile y de cómo los "indios" de estas costas las cazan y usan el aceite como bebida. Se ha querido ver en las pinturas de El Médano "escenas de caza", pero pueden corresponder al remolque de cetáceos varados y no a la captura de animales sanos y libres. La balsa de cuero de lobos es una de las materialidades más representada en los pictogramas, normalmente es dibujada con uno de sus flotadores "y con sus extremos levantados en forma de medialuna". Si las cazaron a bordo de estas balsas, ¿qué especies fueron sus presas? En las pinturas algunos han distinguido ballenas francas y ballenas de aleta; otros, ballenas piloto; incluso unos han reconocido cachalotes. Es un tema abierto y sobre el que se necesita más información y más reflexión.

Se puede comparar lo representado en las pinturas rupestres con la descripción que hace el antropólogo alemán Martín Gusinde de la posible caza de ballenas entre los grupos canoeros del extremo sur americano. Cree que los grupos canoeros del extremo sur americano no cazaban ballenas; sin embargo, cuando veían una ballena acosada o herida, se acercaban en sus canoas desde todas direcciones,

> "los hombres lanzan sus largos arpones y todos tiran violentamente de las cuerdas para hacer mayores las muchas y graves heridas del animal. Es atacado por todos lados, hasta que, al fin, cada hombre le arroja todas las armas que tiene a mano".

Si consiguen dar muerte al animal

> "entonces arrastran la enorme presa a la playa aprovechándose de la marea con cuyo auxilio empujan el deforme cuerpo del animal lo más alto que pueden tierra adentro"[1710].

Es una descripción que podría aplicarse a las pinturas de El Médano, donde la canoa reemplaza a la balsa de cuero de lobo.

Parece que todavía no se ha resuelto la pregunta sobre si los pueblos originarios cazaban ballenas a la llegada de los europeos en el siglo XVI. Lo más probable que no lo hicieron y que sus actividades debieran corresponder a lo que se ha llamado caza pasiva de ballenas.

Aunque no cazaran ballenas, el provecho hacían de las carcasas de los cetáceos es indesmentible. Los utensilios en huesos de ballena que emergen en los trabajos arqueológicos realizados en los sitios de la costa chilena son un buen marcador de la importancia de esta materia prima para los grupos que la poblaron desde hace miles de años. El conjunto de herramientas en hueso de cetáceos proveniente de sitios arqueológicos en isla Mocha y en las costas de Arauco es bastante notable. El *ñirewe*, que se encuentra aún vigente en las comunidades mapuches del centro-sur de Chile, es uno de los ejemplos más característicos. También su uso en la confección de textiles. Pero no solo están estos apretadores, sino, también, aparecen diversos tipos de torteras utilizadas para la elaboración de los hilos con los que se fabricarán los tejidos. Había también "palas", "azadas", "cuñas", "machetes", "flotadores", todos ellos elaborados en hueso de ballena. No se tienen datos que permitan suponer que estas poblaciones cazaron ballenas en sus dominios. Incluso, tampoco se sabe si se beneficiaban de su grasa y carne, probablemente no lo hicieron. Las poblaciones del extremo sur americano también elaboraron diversos utensilios en huesos de ballena: las puntas de arpón para cazar lobos marinos y las cuñas para desprender la corteza de los árboles son muy frecuentes y todavía se usaban cuando los europeos llegaron y se asentaron en esas costas. Se sabe, además, que no solo los huesos eran utilizados por estos grupos para elaborar utensilios. También las barbas de las ballenas servían para unir partes de objetos complejos, como cajas de madera y recipientes de corteza.

También la grasa y la carne de los cetáceos era un recurso en extremo valioso para las poblaciones que vivían en las costas de Chile, sobre todo para aquellos grupos que vivían en el extremo sur del continente americano.

[1710] Gusinde 1951: 212-213.

Se congregaban frente a una ballena varada y se la repartían según códigos y costumbres no muy conocidas. Los europeos se manifestaron asombrados de la importancia que le otorgaban los pueblos fueguinos a estos eventos, que ocurrían de manera frecuente en sus costas. Las ballenas son mencionadas en la literatura sobre los grupos fuego-patagónicos como un suministro importante de grandes cantidades de comida y grasa y como fuente relevante de materias primas. La noticia de la presencia de una ballena lograba que se viajara desde lugares muy lejanos para compartir todos sus productos. Con un solo ejemplar

> "se abastece a muchas familias durante varias semanas; su carne y aceite, huesos y tendones, barbas y dientes tienen un útil y variado aprovechamiento"[1711].

Disponer de una ballena no solo era "tener abundancia de alimentos", sino, también, "era signo de riqueza" y en ese sentido, para los yaganes, "la ballena era el alimento más importante"[1712].

Para los canoeros del extremo sur americano, la varazón de una ballena era "un gran regalo de la naturaleza"[1713].

* * *

La llegada de los balleneros angloestadounidenses a las costas del Pacífico Sur a fines del siglo XVIII produjo cambios en la relación que los habitantes del país mantenían con las ballenas.

El conde de La Pérouse estuvo en Concepción y Talcahuano a comienzos de 1786. En la descripción de su viaje describe la abundancia de ballenas en la bahía:

> "durante toda la noche, estuvimos rodeados por ballenas, que nadaban tan cerca de nuestras fragatas que lanzaban el agua a bordo mientras respiraban",

agregando: "es notable que ningún habitante de Chile haya arponeado jamás una sola de ellas" y que serán necesarios "varios siglos antes que esta rama de la industria sea cultivada"[1714]. En esa época las autoridades coloniales indicaban que era necesario permitir que las ballenas siguieran desplazándose por las costas del país sin perseguirlas, pues ya llegaría el tiempo "en que lleguen a ser perseguidas, como en otras partes, y hacerse de su pesca un comercio considerable". Esta actitud tenía sus contradictores. Anselmo de la Cruz preguntaba en 1809,

[1711] Gusinde 1951: 212-213.
[1712] Swensen 2014: 74.
[1713] Chapman 2012: 81.
[1714] La Pérouse 1797: II 71.

> "¿cómo podemos mirar con indiferencia que los ingleses y angloamericanos nos arrebaten el tesoro del aceite de ballena y comercio de peletería, que tenemos en nuestros mares para llevar su producto a la Europa, con que forman un ramo de comercio de gran consideración?".

La primera mitad del siglo XIX verá el surgimiento de una serie de experimentos para desarrollar esta industria tanto en su forma pelágica como costera.

Las primeras iniciativas ocurren en la bahía de Coquimbo, en 1819, aunque no se sabe si corresponde a una pesca pelágica o costera. Las referencias más concretas sobre el inicio de la pesca costera indican que ocurre en la década de 1830, en el golfo de Concepción, con instalaciones bastante precarias en Quiriquina, Coliumo y Tumbes, y en el golfo de Arauco, con el establecimiento de José A. Alemparte, en Lotilla. Estos primeros cazadores son esencialmente pescadores y una de sus presas eran ballenas. Carlos Pozzi, gobernador marítimo de Talcahuano señala

> "que la pesca de ballenas en esta costa generalmente tiene lugar desde abril hasta noviembre, la pesca de lobos desde enero hasta abril, la de corvinas en octubre hasta febrero inclusive"

y resalta que "esta clase de industria es mui benéfica para formar hombres arrojados i acostumbrados a los peligros del mar"[1715]. Los pescadores de ballenas comenzarán a ocupar paulatinamente todo el litoral del centro sur de Chile en la segunda mitad del siglo XIX. En marzo de 1862 los balleneros de Talcahuano instalan una faena en la desembocadura del río Lebu, a cargo de José Morán. En las postrimerías del siglo XIX los balleneros llegan a la zona de Valdivia. En 1897 se señala la existencia en el puerto de Corral de cuatro chalupas involucradas en la pesca de la ballena. Continúa expandiéndose hacia el sur de la mano de pescadores que venían de Talcahuano, Lebu y Valdivia. En 1903 se asegura que los balleneros llegados de Valdivia han pescado dos ejemplares de gran tamaño cerca de la boca de Maullín, las que se han procesado en sus instalaciones de Carelmapu. Los resultados obtenidos en Maullín despertaron "mucho entusiasmo por la pesca de ballenas" en otros lugares y es así como llegará a Chiloé y la prensa local auguraba que "ojalá esta nueva industria sea una verdadera fuente de riqueza para los empresarios que la explotan". Este tipo de pesca perdurará hasta bien avanzada la década de 1940, en especial en las caletas de Tumbes y la isla Santa María.

El influjo extranjero también se verá plasmado en la aparición de diversas experiencias ocasionales asociadas a la caza pelágica, siendo, sin duda, la más notable la emprendida por la Casa López & Sartori de Valparaíso, que envió dos veleros a los mares árticos en busca de ballenas entre 1851 y 1853.

[1715] Pozzi 1876.

La situación cambia cuando comienzan a operar, en forma continua, buques balleneros desde los puertos de Valparaíso y Talcahuano entre 1856 y 1859.

Carlos Pozzi junto con reconocer una baja en la presencia ballenera extranjera, aplaude el surgimiento de una verdadera industria ballenera nacional:

> "la industria de la pesca de ballena va en progreso, aunque no con la rapidez que es de desear, pero se cree con sobrado fundamento que cada año haya más interés por ella y se haga en mayor escala. Inútil me parece hacer presente que merece la protección de las autoridades por ser una industria nacional que regularizada i hecha en grandes proporciones será un bien para el país i dará ocupación segura i lucrativa a muchas personas"[1716].

La formación en 1871 de la Compañía Chilena de Balleneros de Valparaíso significa que la industria ballenera nacional comienza a participar de manera significativa en la industria ballenera mundial. En 1874 las aguas del golfo de Panamá y las islas Galápagos se ven frecuentadas por veleros chilenos en busca de los codiciados cachalotes y también las ballenas jorobadas. En 1884 se informa que la Compañía desarrolla la pesca de ballenas con veleros en alta mar y, además, la sociedad tiene en Talcahuano y Lebu pescadores con los correspondientes botes y aparejos, listos para la caza de ballenas que aparezcan en esos lugares. El año de 1883 se produjeron treinta y tres mil galones de aceite de esperma y ciento diez mil de aceite de ballena y en los botes pescadores de la costa, a más o menos diez mil galones de aceite de ballena. En 1915 se indica que la pesca de ballenas es una de las industrias chilenas que promete gran desarrollo para el futuro; sus operaciones abarcan el litoral del océano Pacífico desde el cabo de Hornos hasta Panamá. La Compañía Chilena de Balleneros,

> "desde su fundación hasta la fecha, ha sido un negocio floreciente, obteniendo casi siempre buenas utilidades; sus principales productos son aceite de ballena, muy usado para lámparas mineras, curtidurías, jabonerías, etc.; aceite de esperma, que se usa como lubrificante y para alumbrado; y el espermaceti, usado en droguería y en la fabricación de velas finas. La flotilla de la Compañía consta de tres buques veleros, cada uno con una tripulación de cuarenta hombres, más o menos. La refinación del aceite se hace en la fábrica situada en Las Habas, Valparaíso, que ocupa un área de dos mil metros cuadrados, dotada de una planta moderna, con los últimos adelantos y en la cual se da trabajo a veinte operarios. La mayor parte de los productos obtenidos se venden en el país, aunque a veces se exportan cantidades de consideración"[1717].

[1716] Pozzi 1867.
[1717] Lloyd 1915: 353.

La Compañía Chilena de Balleneros deja de operar en 1917 y el 1922 llega al puerto de Talcahuano la última expedición ballenera nacional.

* * *

En 1903 se desarrolla en Punta Arenas un interesante experimento, impulsado por el capitán noruego Adolf Andresen y el empresario magallánico Mauricio Braun, para capturar cetáceos en el sur de Chile con el sistema moderno de caza practicado en el norte de Europa. En este experimento se capturan cuatro ballenas. A pesar de lo exiguo que puede parecer esta cifra, permitió amortizar el costo del experimento, probar la eficiencia del cañón arponero y que se decidiera dar inicio a un emprendimiento a mayor escala. Se trata de la Sociedad Ballenera de Magallanes, compañía que operará entre 1905 y 1913 capturando en los canales patagónicos y aguas de la Antártica cerca de cuatro mil ballenas, con un promedio de 445 ballenas/año. Esta iniciativa fue desarrollada aprovechando los conocimientos que la industria ballenera noruega había acumulado durante sus actividades en los mares del norte. Los noruegos se hacen cargo, además, de un conjunto de operaciones balleneras tanto en Valdivia como en Chiloé, modernizando sus instalaciones y el equipamiento necesario para desarrollarlas. La Sociedad Ballenera Christensen & Co. procesa entre 1908 y 1913 un total de 924 ballenas (154 ballenas/año). La Ballenera Pacífico captura entre 1909 y 1913 en los mares de Chiloé un total de quinientas ballenas (cien ballenas/año). A pesar de las "modernizaciones", el promedio anual de capturas es muy inferior a la de la Sociedad Ballenera de Magallanes.

Los noruegos abandonan la dirección de las operaciones en 1913, pero sus especialistas continúan colaborando con los inversionistas de la Sociedad Ballenera de Corral. La sociedad anónima valdiviana se transforma en la única empresa que caza ballenas con el sistema moderno y procesa sus productos en las costas de Chile. Entre 1913 y 1935 logran capturar unas cinco mil ballenas (143 ballenas/año), que producen doscientas veinte mil barriles de aceite.

En 1936 la sociedad es adquirida por la Compañía Industrial S.A. (Indus), iniciándose un nuevo periodo en la caza de ballenas en Chile. La Indus decide extender sus actividades hacia la industria ballenera como parte de una política de autoabastecimiento que le permitiera proveerse de la materia prima necesaria para la elaboración de sus productos durante un periodo en el que comenzaba a manifestarse una gran escasez de grasa Hasta ese momento la materia prima la había obtenido de otras compañías, entre ellas la Sociedad Ballenera de Corral, pero la producción nacional era insuficiente para satisfacer su demanda por lo que una parte muy relevante debía importarla. La escasez internacional de grasa obligó a la empresa a emprender esta verdadera aventura ballenera. Pese a que la caza de la ballena no era su principal rubro productivo, con el tiempo la Indus logró transformarse en la segunda mitad del siglo XX en la industria ballenera chilena más conocida y, en términos cuantitativos, la más relevante de toda la historia ballenera nacional.

Entre los años 1936 y 1937 la Indus se dedicará a la caza costera desde las estaciones de San Carlos de Corral y Huafo, mientras que para las temporadas de 1938 y 1939 operará bajo el modelo de caza pelágica, con el buque factoría *Indus* B/F. Luego, las estaciones y las operaciones balleneras del sur serán abandonadas. La Indus hará un breve receso entre 1940 y 1943, concentrando sus esfuerzos y capitales en el traslado de las operaciones más al norte, primero hacia la moderna planta procesadora de Quintay (1943-1967) y luego hacia Bajo Molle, Iquique (1956-1965).

Entre los años 1936 y 1937 se capturan 406 ballenas, 238 en 1936 y 168 en 1937, con un promedio de doscientas tres ballenas anuales. Se produjeron 14 714 barriles de aceite (2 452 t). Entre 1938 y 1939 captura, con sus cuatro cazadores, y procesa, en el *Indus* B/F, 537 ballenas, trecientas en 1938 y 237 en 1939. Se produjeron 14 076 barriles de aceite (2 346 t). La irrupción de la Segunda Guerra Mundial en 1939 detuvo la producción ballenera, dado que los países europeos sumidos en la guerra entraron en una fase de inestabilidad –y en muchos casos de crisis– de sus economías, dejando de funcionar gran parte de los mercados y, por lo tanto, paralizando las exportaciones de materias primas, como el aceite de ballena.

Las razones de por qué la empresa abandonó la caza pelágica y pone en funcionamiento la planta de Quintay, deben buscarse, sobre todo, en el contexto de la producción ballenera internacional. Por esa época, empresas extranjeras realizaban la cacería pelágica de la ballena en la zona antártica con buques factoría mucho más grandes, modernos y poderosos, por lo que la competencia se hacía muy difícil. Por lo tanto, era fundamental para la compañía realizar una seria inversión mediante de la instalación de una planta terrestre que le permitiera dedicarse a la cacería en las costas del Pacífico, sin tener que competir con los buques-fábricas internacionales. La planta de Quintay, inaugurada en 1943, será continuada por la de Bajo Molle, en Iquique, en 1956. En 1965 se cierra la planta de Bajo Molle y en 1967 la de Quintay.

Entre 1944 y 1967 se capturaron y procesaron en las plantas costeras de la Compañía Industrial S.A. 28 578 ballenas, con un promedio de 1 191 ballenas/año[1718]. Indudablemente los promedios de la Indus son muy superiores a los de las otras compañías balleneras chilenas.

Desde 1950 la Compañía Industrial tendrá un competidor, más modesto, la Compañía de Pesca y Comercio de Macaya Hermanos, empresa que representa el paso de una caza tradicional a otra moderna. Entre 1950 y 1983 la Compañía de Pesca y Comercio de Macaya Hermanos caza desde la estación terrestre de Chome con sus buques cazadores, 7 393 ballenas, con un promedio de 224 ballenas/año[1719].

Dos empresas japonesas tratan de establecer negocios relacionados con la caza de ballenas en Chile. Entre 1964 y 1967 Indus y Nitto Whaling Co.

[1718] Pastene & Quiroz 2010.
[1719] *Ibid.*

condujeron operaciones conjuntas, desplazando el objetivo de la caza desde los cachalotes a las ballenas de barbas, pues el objetivo no era el aceite, sino producir carne fresca para consumo humano. En la temporada siguiente Nitto Whaling Co. se asocia con Macaya Hermanos, pero las operaciones no fueron muy exitosas. Entre 1977 y 1980 es Taiyo Fisheries la empresa japonesa que se asocia con Macaya Hermanos, quienes obtienen el arriendo de un buque de arrastre transformado en buque híbrido cazador factoría con el que se desarrollan algunas operaciones balleneras, bastante polémicas en el ámbito internacional. En 1983 Chile deja de cazar ballenas.

* * *

Las ballenas han estado en el imaginario de las personas desde hace varios miles de años y sus representaciones han experimentado diversas transformaciones (algunas se pueden detectar en las producciones culturales del siglo XX). Ha llegado a constituirse en símbolo de la conservación de la tierra.

Los primeros testimonios hablan de las ballenas como "monstruos marinos" [del latín *monstruum*, originalmente 'prodigio'], como "criaturas espectaculares que capturaban la imaginación de los escritores"[1720]. La imagen de la ballena "como agresor y como monstruo es probablemente la descripción medieval más conocida", pero hay varios "retratos detallados de ballenas que parecen indicar una observación atenta y familiaridad"[1721]. Es interesante señalar que esta percepción "monstruosa" de la ballena se aplica también a la contemplación de los animales varados, que tanto llamaban la atención de los habitantes de la costa que iban a observar el maravilloso "espectáculo".

A fines del siglo XVIII, las ballenas comenzaron a ser consideradas más como "recursos" y menos como "monstruos", y se puede reconocer que, en la segunda mitad del siglo XIX, todo el mundo conocido era "un mundo ballenero": las ballenas eran un "recurso estratégico", "materia prima clave", "combustible y alimento"; el aceite de ballena "iluminaba las calles de Nueva York o Londres", sus barbas eran "el equivalente del plástico", y la industria ballenera era tan importante como hoy lo es "la industria del petróleo". La ballena era un recurso, pero mantiene algunas de sus características de "monstruo". Las personas capaces de dominarlos, los balleneros, son construidos como verdaderos "héroes", involucrados en una lucha cuerpo a cuerpo con "el monstruo", que los supera, muchas veces, en tamaño y fuerza.

La caza fue valorada durante mucho tiempo como una actividad económica legítima, pero la explotación desmedida de algunas especies de cetáceos produjo cambios profundos en la manera cómo las personas comenzaron a percibirla. Continuaron siendo un recurso, pero se convierten en "un recurso escaso". El surgimiento y expansión global de la caza moderna de ballenas contribuye a reducir en el imaginario de la época la importancia de ciertas

[1720] Szabo 2008: 4.
[1721] *Op. cit.*: 30.

cualidades en los balleneros, y comienza a predominar la naturaleza tecnológica de las armas utilizadas para cazarlas. El cañón arponero representa, sin duda, la eficiencia tecnológica, un poco en desmedro de la pericia humana (aunque se la necesite para usarlo de buena manera). La caza de ballenas se transforma en "un acto de barbarismo", no tradicional, sino "anacrónico", y los seres humanos son considerados los verdaderos "monstruos", y las ballenas, sus "víctimas".

El itinerario de la ballena de "monstruo" a "símbolo" es, sin duda, una trayectoria que se debe escudriñar con mucha atención. La presencia de ballenas varadas en las costas está asociada a la idea de la ballena como "monstruo" y para la gente es un "espectáculo" que vale la pena verlo, incluso pagar por ello. La caza tradicional genera una percepción de la ballena como recurso y la aparición de la figura del ballenero como un héroe. La caza moderna y su gran impacto sobre las poblaciones de cetáceos provoca el surgimiento de la idea que la ballena es un "recurso finito" o escaso y el ballenero se transforma en un "profesional" de la caza. El relato antiballenero se mueve de una base ecológica a una ética.

Los cambios han significado que, en los discursos, la captura de ballenas deja de ser considerada una actividad heroica, donde el hombre ponía en juego su propia vida en un combate contra un monstruo aterrador, y se transforma en una actividad deleznable, cruel, innecesaria, en la que el hombre muestra lo peor de sí mismo ante una criatura indefensa. Incluso, se ha hablado de la existencia de "una ruptura" que ocurre durante la segunda mitad del siglo XX entre el "mundo ballenero" y el "mundo antiballenero", provocada por la emergencia de un poderoso discurso antiballenero, donde los papeles en el "enfrentamiento" entre seres humanos y ballenas fueron permutados: en uno de los mundos, "los balleneros persiguen monstruos en frágiles embarcaciones"; en el otro, son los "gigantescos buques balleneros" los que persiguen "ballenas indefensas" y "las frágiles embarcaciones" son ahora las de los "valientes activistas" de Greenpeace. Estos "dos mundos" conviven con serias dificultades en el seno de la Comisión Ballenera Internacional.

Parece importante recordar los aportes del antropólogo noruego Arne Kalland cuando señala que, entre todos los animales, las ballenas han sido transformadas en Occidente en seres únicos: la "super ballena", un constructo conceptual que reemplaza un reconocimiento apropiado de las setenta y cinco especies diferentes incluidas en el orden taxonómico de los cetáceos y simplifica y oscurece las actuales circunstancias ecológicas de cada especie de ballena: todas están en peligro de extinción y todos los balleneros son unos bárbaros[1722]. En Occidente existe un discurso dominante, antiballenero, en el que se ha reemplazado "el ciclo de consumo de las ballenas" de los balleneros por "el ciclo de consumo de la super ballena", mediante la masificación del turismo, la personificación de la ballena y la generación de un discurso que

[1722] Kalland 2009: 28-46.

la describe como una propiedad común, y no como un recurso de acceso abierto[1723].

Las ballenas han sido ahora "reconstruidas", ya no como recursos que deben ser cosechados, ni especies que deben ser salvadas, sino como individuos que, por exhibir conductas casi humanas, deben ser apreciados y respetados; son animales "con cualidades especiales que lo hacen inherentemente valioso"[1724]. No es extraño que cada ejemplar observada tenga un nombre y se destaquen los rasgos que permiten identificar un ejemplar de otro. Un caso corresponde a la ballena jorobada identificada por su aleta caudal con la sigla WGRP_003, que fue llamada Fran, en memoria de la esposa de uno de los miembros del Proyecto de Investigación de Ballenas de Guerrero, México. También está el caso de la ballena gris Varvara, que viajó desde el mar de Okhotsk a Baja California, demorándose setenta días en recorrer once mil km.

Los argumentos proteccionistas contemporáneos se enfocan en la ballena no como especie, sino como animales individuales, con derechos inalienables.

[1723] Kalland 2009: 135.
[1724] Lawrence & Philips 2004: 696.

DESPEDIDA/SALIDA

菜の花や 鯨もよらず 海暮れぬ 蕪村
Nanohana ya kujira mo yorazu umi kurenu

Flores de mostaza
No hay ballenas a la vista
Mar oscurecido

Taniguchi Buson [1716-1783] (Larrabee 2016: 45)

El epígrafe es un hokku escrito en el siglo XVIII por Taniguchi Buson que alude a un mar sin ballenas, desaparecidas en la oscuridad de la noche. Sugiere un descanso. Se espera que la lectura del libro genere un sincero interés por completar sus lagunas, llenar sus espacios vacíos, iluminar sus negruras.

Se discute en estos días la posibilidad de retomar la caza comercial de ballenas, suspendida por la Comisión Ballenera Internacional desde hace unos treinta años (sin olvidar la caza aborigen de subsistencia, la caza con fines científicos, ni la caza que algunos países desarrollan porque manifestaron, en algún momento, una objeción sobre el tema, que se siguieron realizando a pesar de la moratoria). La Convención Internacional para la Regulación de la Caza de Ballenas, firmada en Washington el 2 de diciembre de 1946, señala que su finalidad es asegurar una "adecuada conservación de las poblaciones de ballenas que haga posible el desarrollo ordenado de la industria ballenera". Es decir, lograr una relación armoniosa entre conservación de las especies e industria ballenera. Esta misma convención indica que los gobiernos acuerdan establecer la Comisión Ballenera Internacional (CBI), compuesta por un representante de cada país que ratifique dicho documento. Se debe recordar, entonces, que la CBI nace con la finalidad de regular la caza de ballenas, no de eliminarla, pero la práctica ha hecho que hoy no le quede mucho de "ballenera". En la reciente reunión realizada en el mes de septiembre en Florianópolis, Brasil, una propuesta de Japón que planteaba, entre otras cosas, crear un comité para la caza sustentable de ballenas, que se preocupara de establecer cuotas de captura de las especies o stocks de ballenas abundantes, fue rechazada por cuarenta y un votos en contra, veintisiete a favor y dos abstenciones. Entre los países que votaron a favor estaban Islandia, Japón y Noruega.

¿Existe alguna posibilidad que una caza comercial sustentable de ballenas vuelva a instalarse en el planeta? Parece difícil que suceda. Se sabe que la CBI

está compuesta por países con tradición ballenera y por otros que no la tienen. Sin embargo, la principal distinción, en la actualidad, es la que existe entre países proballeneros y países antiballeneros. No hay posibilidades de entendimiento entre ambos bandos, lo que asegura la mantención de un *status quo*. Después de la votación mencionada Japón dijo que podría reconsiderar su participación en la CBI, pues se ha transformado en un organismo "intolerante" y dividido de manera radical entre países conservacionistas (antiballeneros) y países que defienden la caza sustentable de ballenas (proballeneros). Para cualquier cambio significativo en el reglamento de la CBI se requiere los ¾ de los votos y parece que ninguno de los grupos lo tiene.

La ciencia se ha apropiado, de alguna manera, también de las ballenas. La Comisión Ballenera Internacional establece un comité científico (CC) con el fin de procurar que cualquier enmienda al reglamento elaborado en 1946 esté fundada en investigaciones científicas. Tiene entre sus funciones

> "reunir y analizar información estadística relativa a la situación actual y la tendencia general de las existencias de ballenas y los efectos de las actividades de la pesca de la ballena sobre dichas existencias",

también "fomentar, recomendar o, si fuese necesario, organizar estudios e investigaciones acerca de las ballenas y su pesca" y, finalmente, "estudiar, evaluar y difundir información acerca de los métodos de mantenimiento e incremento de las poblaciones de las especies balleneras". Los científicos se han acercado a las ballenas para estudiarlas desde hace muchos años. En el pasado lo hicieron de la mano de los cazadores. Ahora prefieren olvidar esa historia. Los científicos, los "héroes" de los nuevos tiempos (no se sabe hasta cuándo), les disparan dardos para recoger muestras que permitan estudiar sus características genéticas y otros temas, que permita mejorar su conocimiento sin afectar sus poblaciones (les llaman stocks).

Los japoneses, los nuevos "villanos", para estudiar ciertos temas particulares, deben matar ballenas, bajo el apelativo de caza con fines científicos que la propia CBI autoriza. La ciencia que los japoneses desarrollan a partir de esta situación es desacreditada y los investigadores tienen dificultades para publicar sus artículos. Se dice que es "mala ciencia", pero es complejo aceptar dicha afirmación si no se les permite publicar los resultados de sus investigaciones. Pero se sabe que también existe una verdadera "industria científica", donde la ciencia forma parte de un "complejo burocrático y máquina generadora de poder y de dinero, al servicio de la economía de mercado"[1725]. El desarrollo de la ciencia va de la mano de la expansión del capitalismo, le guste o no a los científicos.

La industria del avistamiento de ballenas [*whale watching industry*] en las últimas décadas ha reemplazado a la industria de la caza de ballenas [*whaling*

[1725] Pestre 2005.

industry]. El año 2008 el gasto total de la industria alcanzó los 2,11 billones de dólares con casi trece millones de observadores en todo el planeta[1726]. Son cifras bastante sorprendentes. La "caza de ballenas" se hace ahora con cámara fotográfica, lo que es bastante "menos letal", sin embargo, las ballenas siguen siendo consideradas un "recurso", ahora no por la industria ballenera, sino por la turística, que es explotado para la satisfacción de aquellos humanos que pueden pagarlo. Se ha señalado que el turismo de observación de cetáceos, de hecho, "ha industrializado el océano"[1727]. El avistamiento no es letal, pero también provoca una serie de problemas en las poblaciones de ballenas que son observadas[1728].

La relación con las ballenas, ¿seguirá monopolizada por el concepto de recurso, de utilidad? ¿La idea de "monstruo útil" sigue predominando? Las ballenas siguen portando esa naturaleza "monstruosa" que las hace tan atractivas para los seres humanos, quienes siempre las han seguido por todas partes, en algún momento para matarlas, y ahora solo para "estudiarlas" o "verlas".

[1726] O'Connor *et al.* 2009.
[1727] Corkeron 2004: 818.
[1728] Hoyt & Parsons 2014.

AGRADECIMIENTOS

Sería muy extenso nombrar a todas las instituciones y personas que ayudaron para la realización de este trabajo, pero no por ello hay que dejar de hacerlo, sabiendo, de antemano, que serán olvidados y el autor será un desagradecido.

En primer lugar, sin lugar a dudas, toda mi gratitud a mi esposa María Luz, compañera de toda una vida, y a mis dos hijos, Matías y Daniela, quienes han escuchado hablar de ballenas tal vez mucho más de la cuenta.

Luego, a los compañeros de ruta en la búsqueda de los balleneros, caminantes "en la huella del arpón" a: Gastón Carreño, Felipe Maturana, Miguel Chapanoff, Nancy Nicholls y Marcelo Mayorga, a Paula de la Fuente, Álvaro Guerrero, Graciela González, Roberto Rojas, Sergio Poblete, Cristián Morales; a mis estudiantes, que se atrevieron a realizar sus tesis de grado en el marco de nuestros proyectos a: Violeta Berríos, Damián Duque, Alejandra Espinoza, Hugo Pizarro, Carla Andrade, Nayeli Palomo, Margarita Berríos, Constanza Allende, Nicolás Valenzuela, Camila Erazo; a todos aquellos, profesionales y estudiantes que colaboraron en los distintos tramos de este camino a: Javier de la Calle, Luis Salvo, Ignacio Sandoval, Samanta Miranda, Estefanía Díaz, Javiera Ávila, Pía Bastidas,

Un recuerdo especial para los "socios epistemológicos" en temas balleneros: Alfredo Herrera y Pedro Aguirre, de isla Mocha, Sergio Campos, Herminio Luna y Amador Risco, de Corral, Raúl Pavié y Santos Jaramillo, de Amargos, María Alicia Aguilar y Fernando Agüero, de San Carlos de Corral, Bernardino Bórquez y Onofre Almonacid, de Quellón. Sus enseñanzas fueron fundamentales para tratar de entender la caza de ballenas, una vez más, "desde el punto de vista del nativo".

La acogida y apoyo entusiasta, tanto en lo conceptual como lo documental, de Klaus Barthelmess, los oportunos y sabios consejos en momentos claves de José Luis Martínez, y el "ocasional" acompañamiento crítico y "la claridad en la niebla" de Juan Carlos Olivares, merecen un particular y muy sincero agradecimiento.

Todo el reconocimiento para el Fondo de Desarrollo Científico y Tecnológico [Fondecyt] que ha apoyado mediante el financiamiento de cuatro proyectos de investigación sobre la caza de la ballena y la industria ballenera en las costas, primero de Chile y ahora de Sudamérica, a la Universidad Academia de Humanismo Cristiano, que como institución patrocinante ha entregado todas las facilidades para su desarrollo, y a la Dirección de Bibliotecas, Archivos

y Museos (hoy Servicio Nacional del Patrimonio Cultural), *alma mater* desde 1981, que ha permitido desarrollar con plenitud, aunque no sin dificultades, la faceta de "investigador".

El financiamiento de Fondecyt a la cooperación internacional permitió traer a Chile a Felipe Valdés Hansen, de España, Marcia Dutra y Nina Vieira, de Portugal, Luis Pastene, de Japón, Michael Dyer, de Estados Unidos, Wellington Castellucci y Fabiana Comerlato, de Brasil, Ramiro Flores, de Perú, Leticia D'Ambrosio, de Uruguay y Victoria Nuviala y Ximena Senatore, de Argentina, quienes mostraron entusiasmo por compartir inquietudes y obsesiones.

Esta gratitud se extiende a todas las instituciones que dejaron revisar sus colecciones: Archivo Histórico Nacional y al Archivo de la Administración, en Santiago de Chile; Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia, en Valdivia; Archivo de la Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante, en Valparaíso; Sección Periódicos de la Biblioteca Nacional, en Santiago de Chile; Archivo Fotográfico de la Dirección Museológica de la Universidad Austral de Chile, en Valdivia; Archivo Mauricio Braun del Museo Regional de Magallanes, en Punta Arenas; Vestfoldarkivet y Hvalfangstmuseet, en Sandefjord, Noruega; al New Bedford Whaling Museum, Nantucket Historical Association, Mystic Seaport Museum, Providence Public Library y Cold Spring Harbor Whaling Museum & Education Center, en Estados Unidos. El agradecimiento es también para las personas que en estas instituciones atendieron todas las solicitudes, por extraños que parecieran. En especial, se debe reconocer la disposición y confianza de Kenji Takeuchi, en Yokohama, Japón, por poner a disposición su archivo particular sobre la actividad ballenera japonesa en Sudamérica.

Todo el agradecimiento a la dedicada laboriosidad de Patricio Toledo en su interminable lectura crítica de este texto y por las discutidas correcciones que surgieron de ella.

A los que se han olvidado, también muchas gracias. Los años no pasan en vano y es en la memoria donde más se notan sus trajines.

BIBLIOGRAFÍA

AAGAARD, B. 1930. *Fangst og Forskning i Sydishavet.* Gyldendal Norsk Forlag, Oslo.

AGAR, M. 2001. Ethnography. En N. J. Smelser y P. B. Baltes (eds.), *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences,* 7: 4857-4862. Elsevier, Oxford.

AGUAYO-LOBO, A., D. TORRES Y J. ACEVEDO 1998. Los Mamíferos Marinos de Chile: I. Cetácea. *Serie Científica INACH,* 48: 19-159.

ÁGUILA, V. 2006. *Para una historia oral de la relación entre cetáceos y comunidades costeras: El caso de la bahía de Pumillahue (Ancud, Chiloé).* Informe de práctica profesional para optar al título de Licenciada en Antropología, Universidad Austral de Chile, Valdivia.

AGUILAR, A. 1986. A Review of Old Basque Whaling and its Effect on the Right Whales (*Eubalaena glacialis*) of the North Atlantic, *Report of International Whaling Commission*, *Special Issue* 10: 191-199.

AKIMICHI, T., P.J. ASQUIT, H. BEFU, T.C. BESTOR, S.R. BRAUND, M.M.R FREEMAN, H. HARDACRE, M. IWASAKI, A. KALLAND, L. MANDERSON, B.D. MOERAN & J. TAKAHASHI 1988. *Small–type coastal whaling in Japan.* Report of an international workshop. Boreal Institute for Northern Studies, Edmonton.

ALFONSO, J. A. 1900. *Un viaje a Valdivia. La civilización alemana en Chile.* Imprenta Moderna, Santiago.

ALLEN, H. 1922. Commercial and industrial schemes in Valdivia and districts. En W. F. V. Scott (ed.) *Report on economic and commercial conditions in Chile*, pp. 46-48. Department of Overseas Trade Majesty's Stationery Office, London.

ALMIRANTE, J. 1869. *Diccionario militar, etimológico, histórico tecnológico.* Imprenta y Litografía del Depósito de la Guerra, Madrid.

ALMONACID, F. 1999. *Industria, industriales y propiedad agrícola en el Departamento de Valdivia.* Tesis para optar al grado de Magíster en Historia, Universidad Católica de Valparaíso. Valparaíso.

Alvarado Cornejo, M. 2017. Independencia política e Independencia intelectual: prensa y lectores de periódicos independentistas chilenos (1812- 1818). *El Argonauta Español*, 14. Disponible en http://journals.openedition.org/argonauta/2643 [fecha de consulta: 10 de noviembre de 2018].

Anderson, R. y R. C. Anderson 2003. *A short history of sailing ships.* Courier Dover Publications, Mineola.

Anónimo 1884. *Valparaíso en la Exposición Nacional de 1884.* Imprenta del Nuevo Mercurio, Valparaíso.

Anónimo 1913. Ballenería Pacífico. *Boletín de Bosques, Pesca i Caza*, I: 61-62.

Anónimo 1941. La industria ballenera en Chile. *Nuestro Mar*, 88: 31-32.

Anónimo 1943. La caleta de Quintay será convertida en una planta para beneficiar ballenas. *Mar*, 100: 211-213.

Anónimo 1953. She blow off Chile. *Male* 3(4): 40-43, 94-95.

Andrade, M. A. y R. Pacheco 2012 *Memorias de la Mar.* Imprenta América, Valdivia.

Astorga, E. y M. J. Bravo 2002. *Memorias del fundo Los Lobos. Una mirada hacia el pasado de Chome.* Santiago: Universidad Academia Humanismo Cristiano, Núcleo de Antropología Visual (manuscrito en poder del autor).

Azpiazu, J. A. 2000. *Balleneros vascos en el Cantábrico.* Ttarttalo, San Sebastián.

Baker, C. S. y P. J. Clapham 2002. Marine mammal exploitation: whales and whaling. En I. Douglas (ed.) *Encyclopedia of global environmental change, 3: Causes and consequences of global environmental change,* pp. 446-450. John Wiley & Sons, Ltd., Chichester.

Ballester, B. 2018. El Médano rock art style: Izcuña paintings and the marine hunter-gatherers of the Atacama Desert. Antiquity, 92(361):132-148.

Ballester, B., J. Gibbons, D. Quiroz y J. Álvarez 2018. Aletas, colas, arpones, líneas, balsas y cazadores: Nuevas pinturas para nuevas miradas sobre el estilo de arte rupestre de El Médano (norte de Chile). *Actas del XX Congreso Nacional de Arqueología Chilena.* Concepción (en prensa).

Bardel, A. 1842. Note 8. En Dumont D'Urville, M.J. (ed.) *Voyage au Pole Sud et dans l'Oceanie sur les corvettes l'Astrolabe et la Zélée. Histoire du Voyage, Tome Deuxieme, Premiére Partie*, pp. 244-278. Gide, Paris.

Barthelmess, K. 1986. Deutsche Walfanggesellschaften in wilhelminischer Zeit. *Germania* AG und Sturmvogel GmbH. *Deutsches Schiffahrtsarchiv* 9: 227-250.

BARTHELMESS, K. 1993. A Century of German Interests in Modern Whaling, 1860s-1960s. En B. L. Basberg, J. E. Ringstad & E. Wexelsen (eds.). *Whaling and History. Perspectives on the Evolution of the Industry*, pp. 121-138. Kommandør Chr. Christensens Hvalfangstmuseum, Sandefjord.

BARKAM HUXLEY, M. 1998. Las pequeñas embarcaciones costeras vascas en el siglo XVI: notas de investigación y documentos de archivo sobre el 'galeón', la 'chalupa' y la 'pinaza'. *Itsas-Memoria*, 2: 201-222.

BASBERG, B. L. 1998. The floating factory: dominant designs and technological development of twentieth century whaling factory ships. *The Northern Mariner*, 8 (1): 21-37.

BASBERG, B. L. 2004. *The shore whaling stations at South Georgia: a study in Antartic industrial archaeology*. Novus Forlag, Oslo.

BEALE, TH. 1839. The natural history of sperm whale to which is added a sketch of a South-Sea Whaling Voyage. *The Quarterly Review*, CXXVI: 318-341.

BEAUDRY, M. C. 1996. Reinventing Historical Archaeology. En L.A. de Cunzo y B.L. Herman (eds.) *Historical Archaeology and the study of American Culture*, pp. 473-497. The University of Tennessee Press, Knoxville.

BERENGUER, J. 2008A. Naves prehispánicas en el mar de los changos. En J. Berenguer, C. Sinclaire, L. Cornejo y M. Escobar (eds.).*Pescadores de la niebla: los changos y sus ancestros*, pp. 3139. Museo Chileno de Arte Precolombino, Santiago.

BERENGUER, J. 2008B. Innovaciones tecnológicas y conquista económica del mar. En J. Berenguer, C. Sinclaire, L. Cornejo y M. Escobar (eds.).*Pescadores de la niebla: los changos y sus ancestros,* pp. 23-29. Museo Chileno de Arte Precolombino, Santiago.

BERENGUER, J. 2008C. Arte rupestre de mar y tierra. En J. Berenguer, C. Sinclaire, L. Cornejo y M. Escobar (eds.). *Pescadores de la niebla: los changos y sus ancestros,* pp. 53-65. Museo Chileno de Arte Precolombino, Santiago.

BERENGUER, J. 2009. Las pinturas de El Médano, norte de Chile: 25 años después de Mostny y Niemeyer. *Boletín del Museo Chileno de Arte Precolombino*, 14(2): 57-95.

BERNEDO, P. 1999. Los industriales alemanes de Valdivia, 1850-1914. *Historia*, 32: 5-42.

BERRÍOS, V. 2010. *Recuerdo y olvido como parte de una historia: la Ballenera de Quintay.* Memoria para optar al título de Antropóloga Social, Departamento de Antropología, Universidad de Chile, Santiago.

BETANCOURT, J. 1963. *Una industria en crisis. Ensayo sobre la industria ballenera.* Memoria de título de Profesor de Historia, Geografía y Educación Cívica, Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago.

BOCKSTOCE, J. R. 1986. *Whales, Ice,* & *Men: the history of whaling in the wes tern Arctic.* University of Washington Press, Seattle.

BOCKSTOCE, J. R. & J.J. BURNS 1993. Commercial whaling in the North Pacific sector. En J. J. Burns, J. J Montague y C. J. Cowles (eds.) *The Bowhead Whale*, 2, pp. 563-577. Society for Marine Mammalogy, Lawrence:

BØGEN, H. S. I. 1948. *A/S Framnaes Mek Vaerksted, 1898-1948.* Dreyers Forlag, Oslo.

BØGEN, H. S. I. 1953. *Aktieselskap Ørnen 1903-1953, 50 års hvalfangst.* Kommandør Chr. Christensens Hvalfangstmuseum, Sandefjord.

BØGEN, H. S. I. 1955. *70 år. Lars Christensen og hans samtid.* Johan Grundt Tanum, Oslo.

BORELLA, F., L. BORRERO & M. MASSONE 2008. La ballena "visible": el uso de los huesos de cetáceos entre cazadores-recolectores terrestres en el norte de Tierra del Fuego. *Archaeofauna, 17,* 111-123.

BORRERO, L., F. BORELLA, M. MASSONE & F. MORELLO 2008. Relevancia Arqueológica de los varamientos de cetáceos en el Estrecho de Magallanes (Tierra del Fuego-Chile). En A. Acosta, D. Loponte & L. Mucciolo (eds.). *Temas de Arqueología 2: Estudios de Tafonomía y Zooarqueología,* pp. 1-13. Asociación Amigos del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano, Buenos Aires.

BRAUN, A. 1974. *Pequeña historia antártica.* Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires.

BRAUN, A. 1985. *Memorias de una vida colmada.* Gaglianone, Buenos Aires.

BRIDGES, L. 1952. *El último confín de la tierra.* Sudamericana, Buenos Aires.

BRIDGES, TH. 1875. Carta. *South American Missionary Magazine,* 9 (1): 12-13.

BRIGGS, LL. V. 1889. *History of shipbuilding on North River, Plymouth County, Massachusetts.* Coburn Brothers, Boston.

Broome, H. A. 1913. *The Log of a Rolling Stone*. The Riverside Press Limited, Edinburgh.

Brown, S. G. 1976. Modern whaling in Britain and the northeast Atlantic Ocean. *Mammal Review*, 6 (1): 25-36.

Campbell, R. 2011. *Socioeconomic Differentiation, Leadership, and Residential Patterning at an Araucanian Chiefly Center (Isla Mocha, AD 1000-1700)*. Ph.D. Dissertation, University of Pittsburgh, Pittsburgh.

Cañas Pinochet, A. 1902. La Isla de la Mocha. *Actas de la Sociedad Científica de Chile*, xii: 55-74.

Caples, J. F. 1899. *Chile. En Commercial relations of the United States with foreign countries during the year 1898*, pp. 845-874. Government Printing Office, Washington.

Carreño, G. & A. Espinoza 2010. El arpón se queda en la familia: la ballenera Macaya en el Golfo de Arauco. En G. Adomili, G. Carreño, L. D'Ambrosio y F. Miller (eds). *Coletivos Pesqueiros: Desafios e Perspectivas Antropológicas,* pp. 67-92. Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande.

Cartes, A. 2009. *Los cazadores de Mocha Dick. Balleneros chilenos y norteamericanos al sur del océano de Chile.* Pehuén, Santiago.

Castelleti, J., A. Goguitchaichvili, C. Solís, M. Rodríguez y J. Morales. 2015. Evidencia de tempranas manifestaciones rupestres en la costa del desierto de Atacama (25° S). *Arqueología Iberoamericana*, 28:16-21.

Castellucci JR., W. 2010. *Caçadores de baleia: armações, arpoadores, atravessadores e outros sujeitos envolvidos nos negócios do cetáceo no Brasil.* Annablume, São Paulo.

Castillo, L. 1906. La pesca de la ballena en la isla Santa María. *Boletín de la Sociedad de Fomento Fabril*, 8: 495-500.

Castillo, L. 1907. La reglamentación de la caza de ballenas. *Anales Agronómicos*, ii (1-2): 157-165.

Castillo, L. 1937. En torno a la industria ballenera. *Acción Social*, 65: 39-46.

Ciriquiain Gaiztarro, M. 2010 [1961]. *Los vascos en la pesca de la ballena.* Txertoa, Donostia.

Chapanoff, M. 2013. Balleneros del golfo de Arauco: maritorio y vida a bordo en la flota ballenera Macaya, 1900-1980. *Informe Técnico N° 10, Proyecto Fondecyt 1110826* (manuscrito en poder del autor).

Chambeaux, M. & A. Retamales 2009. *Escafandras bajo el Mar.* Cuarto Propio, Santiago.

Chapman, A. 2002. *Fin de un Mundo. Selk'nam de Tierra del Fuego. Culturas Tradicionales, Patagonia.* Taller Experimental Cuerpos Pintados, Santiago.

Chapman, A. 2012. *Yaganes del Cabo de Hornos. Encuentros con los europeos antes y después de Darwin.* Pehuén Ediciones, Santiago.

C.I. 1954. Hvalfangst ved chilenske kyst. Norsk Hvalfangst Tidende. 43 (5): 175-180.

Clark, A. H. 1887a. The Whale Fishery. En G. B. Goode (ed.) *The Fisheries and Fishery Industries of the United States.* Government Printing Office Washington, DC.

Clark, A. H. 1887b. The american whale-fishery 1877-1886. *Science*, 9 (234): 321-324.

Clapham, P. J. y C. S. Baker 2009. Whaling, modern. En W.F. Perrin, B. Würsig y J. G. M. Thewissen, (eds.), *Encyclopedia of Marine Mammals*, 2ª ed, pp. 1239-1243. Academic Press, San Diego.

Coiazzi, A. 1997 [1914]. *Los indios del archipiélago fueguino.* Editorial Alelí, Punta Arenas.

Coloane, F. 1941. *El último grumete de la Baquedano.* Zig-Zag, Santiago.

Coloane, F. 1962. *El camino de la ballena.* Zig-Zag, Santiago.

Coloane, F. 1972. *Los balleneros de Quintay.* Quimantú, Santiago.

Coloane, F. 1995. *Velero Anclado.* LOM. Santiago.

Coloane, F. 2008a. *Tierra del Fuego.* Alfaguara, Santiago.

Coloane, F. 2008b. *Antártico.* Alfaguara, Santiago.

Convención de Nootka 1796. Convención concluida entre España e Inglaterra, transigiendo varios puntos sobre pesca, navegación y comercio en el Océano Pacífico y los mares del Sur, firmada en San Lorenzo el Real a 28 de octubre de 1790. En *Colección de los Tratados de Paz, Alianza, Comercio &c, ajustados por la Corona de España con las Potencias Extranjeras desde el Reynado del Señor Felipe Quinto hasta el Presente,* I, pp. 365-372. Imprenta Real, Madrid.

Corkeron, P. J. 2004. Whale watching, iconography and marine conservation. *Conservation Biology*, 18 (3): 847-849.

Cooper, J. M. 1917. *Analytical and critical bibliography of the tribes of Tierra del Fuego and adjacent territory.* Smithsonian Institution/Bureau of American Ethnology, Washington DC.

Cuadra, P.L. 1884. Comunicación al presidente de la Sociedad Nacional de Agricultura. *Boletín de la Sociedad de Fomento Fabril*, 1: 5.

Davis, L. E., R. E. Gallman y K. Gleiter. 1997. *In pursuit of Leviathan: Technology, Institutions, Productivity and Profits in American Whaling, 1816-1906.* The University of Chicago Press, Chicago.

De La Cruz, A. 1982 [1809]. Balanza de Comercio que conviene al Reino de Chile. *Estudios Públicos*, 7: 131-140.

De La Fuente, P. & D. Quiroz 2011. Los chilotes en la ballenera de Quintay. *Revista Chilena de Antropología*, 24: 172-192.

Del Río, P. 1912. *Tercer viaje en torno al mundo.* Soulodre, Concepción.

Díaz De Guerra, M. 2003. *La Real Compañía Marítima.* Ediciones El Galeón, Montevideo.

Dickinson, A. B. & C. W. Sanger 2005. *Twentieth-Century Shore-Station Whaling in Newfoundland and Labrador.* McGill-Queen's University Press, Montreal.

Dolin, E. J. 2007. *Leviathan: The history of whaling in America.* W.W. Norton & Co., New York.

Dollfus, R. PH. 1960. Docteur. Jacques Liouville (1879-1960). *Bulletin de la Société des Sciences naturelles et physiques du Maroc*, 40 (4): 265-268.

Donovan, G. 1982. The International Whaling Commission and aboriginal/subsistence whaling: April 1979 to July 1981. *Report of the International Whaling Commission*, Special Issue 4: 79-86.

Du Pasquier, T. 1982. *Les baleiniers francaises au xixeme siecle.* Terre et Mer, Grenoble.

Du Pasquier, T. 1990. Les baleiniers français de Louis XVI à Napoléon. SPM Lettrage, Paris.

Du Pasquier, T. 2000. *Les baleiniers basques.* SPM Editions, Paris.

Dublé Urrutia, D. 1905a. Tumbes (iv). La pesca de la ballena. José Olivares i las ballenas. *El Sur* [Concepción], 5 de febrero de 1905.

Dublé Urrutia, D. 1905b. Tumbes (v). La caza de la ballena. *El Sur* [Concepción], 7 de febrero de 1905.

Dublé Urrutia, D. 1998. *Del mar a la montaña.* Obra poética completa. Universitaria, Santiago.

Dumont D'Urville, M.J. 1842. *Voyage au Pole Sud et dans l'Oceanie sur les corvettes l'Astrolabe et la Zélée. Histoire du Voyage.* Gide, Paris.

Dumont D'urville, M.J. 1846. *Voyage au Pole Sud et dans l'Oceanie sur les corvettes l'Astrolabe et la Zélée. Atlas Pittoresque.* Gide et Cie, Paris.

Duplessis, J. 2003. *Periple de Beauchesne a la Terre de Feu (1698-1701). Une Expédition Mandatée Par Louis XIV.* Transboreal, Paris.

Duque, D. 2012. *Ecos de la Presencia. Cultura y Memoria al Borde del Mar. La Ballenera de Quintay en Imágenes.* Tesis para optar al grado de Magíster en Antropología, c/mención en Antropología Visual, Universidad Academia de Humanismo Cristiano. Santiago.

Elias, J. J. 1971. *La Marina, 1780-1882.* Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, Lima.

Ellis, M. 1969. *A baleia no Brasil Colonial.* Edições Melhoramentos, São Paulo.

Ellis, R. 1991. *Men and whales.* Alfred A. Knopf, New York.

Ellis, R. 2009. Whaling, traditional. En W. F. Perrin, B. Würsig y J. G. M. Thewissen (eds.), *Encyclopedia of Marine Mammals*, 2ª ed., pp. 1243-1254. Academic Press, San Diego.

Espinoza, A. 2011. *El camino de la ballena. De Santa María a Chome, de Chome al fondo del mar.* Tesis para optar al grado de Licenciada en Antropología y al título de Antropóloga Social. Universidad Academia de Humanismo Cristiano, Santiago.

Fasting, K., L. Frang & O. Maaland 1954. *Nylands Verksted, 1854-1954.* Granaes, Oslo.

Fenton, R. 2013. *Tramp Ships: An Illustrated History.* Seaforth Publishing, Barnsley.

Fernández, A. 1964. *La caleta y su gente: Tumbes (estudio etnográfico).* Memoria de prueba para optar al título de Profesor de Estado. Universidad de Concepción, Concepción.

Filippi, A. 1997. El comodoro Andresen y la ballenería antártica chilena. *Revista de Marina*, 115(3): 247-257.

Fitz Roy, R. 1836. Sketch of the Surveying Voyages of his Majesty's Ships Adventure and Beagle, 1825-1836. *Journal of the Geological Society of London,* 6: 311-343.

Fitz Roy, R. 1839. *Proceedings of the second expedition 1831-1836 under the command of Captain Robert FitzRoy.* H. Colburn, London.

Francis, D. 1990. *A history of world whaling.* Viking Penguin Books, Markham.

Furlong, CH. W. 1917. Some effects of environment on the Fuegian Tribes. *Geographical Review,* 3(1): 1-15.

Gambell, R. 1993. International management of whales and whaling: An historical review of the regulation

of commercial and aboriginal subsistence whaling. *Arctic*, 46 (2): 97-107.

Gauche, G. 1966. La caza de la ballena. *El Mercurio* (Valparaíso), 13 de marzo de 1966.

García Martí, J. 1889. Diario de viaje i navegación hechos por el padre José García de la Compañía de Jesús desde su misión de Cailín, en Chiloé, hacia el sur, en los años 1766 i 1767. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, 14: 3-42.

Gil, G. 2010. Etnografía, archivos y expertos. Apuntes para un estudio antropológico del pasado reciente. *Revista Colombiana de Antropología,* 46(2): 249-278.

Gonzalez de Agüeros, P. 1791. *Descripción historial de la provincial y archipiélago de Chiloé en el Reyno de Chile y Obispado de la Concepción.* Imprenta de Benito Cano, Madrid.

González de Nájera, A. 1866. *Desengaño y reparo de la guerra del Reino de Chile.* Imprenta de la viuda de Calero, Madrid.

Guarda, G. 1953. *Historia de Valdivia, 1552-1952.* Imprenta Cultura, Santiago.

Guerrero, A. 2017. Los cazadores de ballenas en la literatura chilena. *Atenea*, 516: 233-246.

Guevara, T. 1908. *Psicología del pueblo araucano.* Cervantes, Santiago.

Gusinde, M. 1951. *Hombres primitivos en la Tierra del Fuego: (de investigador a compañero de tribu).* Escuela de Estudios Hispano–Americanos de Sevilla, Sevilla.

Gusinde, M. 1982. *Los indios de la Tierra del Fuego. Tomo 1. Los Selk'nam.* Centro Argentino de Etnología Americana, Buenos Aires.

Gusinde, M. 1986. *Los indios de Tierra del Fuego. Tomo 2: Los Yamana.* Centro Argentino de Etnología Americana, Buenos Aires.

Gusinde, M. 1991. *Los indios de Tierra del Fuego, Tomo tercero: Los Halakwulup.* Centro Argentino de Etnología Americana, Buenos Aires.

Guzmán Gutiérrez, J. 2008. Whales and whaling in Chile. En J. E. Ringstad (editor). *Whaling and History II. New Perspectives,* pp. 65-75. Whaling Museum, Sandefjord.

Guzmán Gutiérrez, J. 2003. *El capitán Andrés Mac Farlane y el Dragón: Valparaíso y el descubrimiento de la Antártica 1819-1823.* Tesis para optar al grado de Magister en Historia de la Universidad de Chile, Santiago.

Hacquebord, L. 2003. English and dutch whaling trade and whaling stations in Spitsbergen (Svalvard) before

1660. *International Journal of Maritime History*, 15: 117-134.

HART, I. B. 2001. *Pesca. The history of the Compañia Argentina de Pesca, Sociedad Anónima, of Buenos Aires.* Aidan Ellis Publishing, Salcombe.

HART, I. B. 2006. *Whaling in the Falkland Island Dependencies 1904-1931. A History of shore and bay-based whaling in the Antarctic.* Pequena, Herefordshire.

HEADLAND, R. 1989. *Chronological list of antartic expeditions and related historical events.* Cambridge University Press, Cambridge.

HERNÁNDEZ, J. 1998. *Dónde viven las ballenas. Actividades balleneras en la isla Santa María y Chome del pionero Juan Macaya Aravena.* Editora Aníbal Pinto, Concepción.

HIDEMURA, S. & T. FUJIMOTO 1978. Sekai hogei-gyo (Whaling in Kyushu). Chikuma Shobo, Tokyo (en japonés).

HOFFSTAD, E. 1935. *Merkantilt-biografiskleksikon: hvem eh hvem I næringslivet?* Yrkesforlaget, Oslo.

HOHMAN, E. P. 1928. *The American Whaleman.* Longmans, Green and Co., New York.

HOWLAND, F. 1885. *A brief genealogical and biographical history of Arthur, Henry, and John Howland and their descendants of the United States and Canada.* F. Howland, New Bedford.

HOYT, E. Y E. C. M. PARSONS. 2014. The Whale-watching Industry: Historical Developments. En J. Highman, L. Bejder y R. Williams (eds.) *Whale-watching: Sustainable Tourism and Ecological Management*, pp. 57-70. Cambridge University Press, Cambridge.

INDUS 1938. *La industria ballenera.* Compañía Industrial S. A., Valparaíso.

INDUS 1951. *50 años al servicio del país.* Compañía Industrial S. A., Valparaíso.

INDUS 1964. *Compañía Industrial INDUS, 1900-1964.* Compañía Industrial S.A., Santiago.

IWC (INTERNATIONAL WHALING COMMISSSION] 2017. Reports report of the 66th meeting of the International Whaling Commission 2016. The Red House, Cambridge.

JACKSON, G. 1978. *The British Whaling Trade.* A & C Black Publishers Ltd., London.

JACOBSEN, A. R. 2008. *Svend Foyn. Fangstmann og nasjonsbygger.* Aschehoug, Oslo.

JENKINS, J. T. 1921. *A history of the whale fisheries from the Basque fisheries of the tenth century to the hunting of the finner whale at the present date.* Kennikat Press, New York.

JENSEN, S. 2001. *The greatest fiasco in Norwegian whaling history* (Manuscrito en poder de los autores).

JOHNSEN, A. O. 1959. *Finnmarksfangsten historie 1864-1905.* H. Aschehoug & Co., Oslo.

JONASSEN, P. & B. EGGEN 2001. *Damp-Dampskipets æra i Vestfold, 1827-1914.* Færder, Tønsberg.

JOSEPH, C. 1931. *Los tejidos arauacanos.* Imprenta San Francisco, Padre las Casas.

KALLAND, A. 2009. *Unveiling the whale. Discourses on whales and whaling.* Berghan, New York.

KALLAND, A. & B. MOERAN. 1992. *Japanese whaling: end of an era?* Curzon Press, London.

KASUYA, T. 2009. Japanese whaling. En W.C. Perrin, B. Würsig y J. G. M. Thewissen (eds.), *Encyclopedia of Marine Mammals,* 2ª ed. pp. 643-649. Academic Press, San Diego.

KIRK, R. W. 2012. *Paradise past. The transformation of the South Pacific, 1520-1920.* McFarland & Co., Jefferson.

KOESSLER-ILG, B. 1962. *Tradiciones araucanas.* Universidad Nacional de La Plata, Buenos Aires.

KOPPERS, W. 1997 (1924). *Entre los fueguinos.* Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

KUGLER, R. C. 1984. Historical survey of foreign whaling: North America. En H.K. s'Jacob, K. Snoeijing y R. Vaughan (eds.), *Arctic Whaling* [Proceedings of the International Symposium Arctic Whaling, 1983], pp. 149-157. University of Groningen, Groningen.

LABARCA, J. & J. PINEDA. 1969. *Estudio del aprovechamiento del aceite de ballena en la alimentación humana.* Tesis para optar al título de Químico, Universidad Católica de Chile. Santiago.

LA PEROUSE, J. F. DE 1797. *Voyage de La Pérouse autour du monde.* Imprimaire de la Republique, Paris.

LATCHAM, R. 1910. *Los Changos de las Costas de Chile.* Imprenta Cervantes, Santiago.

LATHAM, CH. W. 1913. *Chilean whaling show signs of increasing importance. Whalemen's shipping list and merchants' transcripts* (New Bedford) 71 (44): 3.

LAWRENCE, T. B. & N. PHILIPS. 2004. From Moby Dick to Free Willy: Macro-Cultural Discourse and Institutional Entrepreneurship

in Emerging Institutional Fields. *Organizations*, 11: 689-711.

Lazarus, S. 2006. *Troubled waters: the changing fortunes of whales and dolphins.* Natural History Museum, London.

Leiris, M. 2007. *El África fantasmal: de Dakar a Yibuti (1931-1933).* Pre-Textos, Valencia.

Lenz, R. 1910. *Diccionario Etimológico.* Universidad de Chile, Santiago.

Letelier, V. 1897. *Sesiones de los Cuerpos Legislativos de la República de Chile.* Santiago, Cervantes, tomo xviii.

Levi-Strauss, C. 1987. *Antropología estructural.* Paidós, Buenos Aires.

Lillo, B. 1968. *Obras Completas.* Nascimento, Santiago.

Lillo, S. 1908. *Canciones de Arauco.* Cervantes, Santiago.

Liouville, J. 1913. *Cétacés de l'Antarctique (Baleinoptères, ziphiidés, delphinidés).* Masson et Cie, Paris.

Losey, R. J. & D. Y. Yang. 2007. Opportunistic whale hunting on the Southern Northwest Coast: Ancient DNA, artifacts, and ethnographic evidence. *American Antiquity* 72(4):657-676.

Lothrop, S. 1928. *The indians of Tierra del Fuego.* Museum of the American Indian, Heye Foundation, New York.

Lucatt, E. 1851. *Rovings in the Pacific from 1837 to 1849, with a glance on California.* Longman, Brown, Green & Longmans, London.

Llagostera, A. 1990. La navegación prehispánica en el norte de Chile: bioindicadores e inferencias teóricas. *Chungará* 24/25: 37-51.

Lloyd, R. 1915. Twentieth Century Impressions of Chile: Its History, People, Commerce, Industries, and Resources. Truscott & Sons, London.

M acy, O. 1837. *The History of Nantucket.* Hilliard, Gray & Co., Boston.

Maino, V. 1996. *La navegación del Maule: una vía de conexión con el exterior, 1794-1898.* Universidad de Talca, Talca.

Malaspina, A. 1885. *Viaje político-científico alrededor del mundo por las corbetas Descubierta y Atrevida dese 1789 hasta 1794.* Imprenta de la viuda e hijos de Arienzo, Madrid.

Marangunic, A. & C. Jaramillo. 1959. *La industria ballenera en Chile.* Tesis para optar al de título de Médico Veterinario, Universidad de Chile. Santiago.

Marsilli, M. & P. Cisternas. 2010. Los senderos de la idolatría: el viaje de Vázquez de Espinosa por los altos de Arica, 1618. *Chungará,* 42 (2): 465-476.

Martínez Shaw, C. 2008. Economía e Imperio. Los establecimientos de la Real Compañía Marítima en América. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 54 (1): 593-630.

Martinić, M. 1972. Nuevos antecedentes sobre actividades nacionales en el territorio antártico durante las primeras décadas del siglo xx. *Anales del Instituto de la Patagonia*, 3(1-2): 31-41.

Martinić, M. 1973. Actividad lobera y ballenera en Magallanes y Antártica, 1868-1916. *Revista de Estudios del Pacífico*, 7: 7-26.

Martinić, M. 1975. Adolfo Andresen, pionero de la caza ballenera chilena. *Boletín Informativo del Instituto Antártico Chileno*, 5: 7-13

Martinić, M. 1977. Antecedentes históricos sobre la caza de cetáceos en Chile. *Anales del Instituto de la Patagonia*, 8: 313-315.

Martinić, M. 2004. Antecedentes históricos sobre la caza de cetáceos en Chile. *Boletín Antártico Chileno*, 23(1): 7-12.

Massone, M. & A. Prieto 2005. Ballenas y delfines en el mundo selk'nam: una aproximación etnográfica. *Magallania*, 33(1): 25-35.

Maturana, R. E. 1965. *Inspección sanitaria de la carne de ballena*. Tesis de Licenciatura en Ciencias Pecuarias y Medicina Veterinaria, Universidad de Chile. Santiago.

Mayne Reid, T. 1860. *Odd people. Being a popular description of singular races of man*. Harpers & Brothers Publishers, New York.

McMillan, A. D. 2015. Whales and whalers in Nuu-Chah-Nulth archaeology. *BC Studies,* 187: 229-261.

Mellado, M. 1960. *Industria Ballenera*. Memoria para optar al título de Ingeniero Civil Industrial, Universidad de Chile. Santiago.

Melville, H. 1851. *Moby Dick, or the Whale*. Harpers and Brothers, New York.

Meissner, H.O. 2004. *La Pérouse, le gentilhomme des mers*. Perrin, Paris.

Miers, J. 1826. *Travels in Chile and La Plata*. Baldwin, Cradock & Joy, London.

Moesbach, E. 1989. *Diccionario mapuche-español*. Siringa Libros, Buenos Aires.

Molina, J. I. 1788. *Compendio de la historia geográfica, natural y civil del Reino de Chile*. Imprenta de Sancha, Madrid.

Molina, J. I. 1795. *Compendio de la Historia Civil del Reyno de Chile*. Imprenta de Sancha, Madrid.

Montecino, S. 1989. *Sol viejo, sol vieja. Lo femenino en las representaciones mapuche*. Sernam, Santiago.

Montecino, S 1997. El río de las lágrimas. *Anales de la Universidad de Chile.* Sexta Serie, 6: 91-111.

Montiel, F. 2010. *Chiloé, historias de viajeros.* Masterprint, Castro.

Moraleda, J. 1888. *Esploraciones jeográficas e hidrográficas.* Imprenta Nacional, Santiago.

Mostny, G. & H. Niemeyer 1984. Arte rupestre en El Médano, II Región. *Creces,* 9(5): 2-5.

Navarro, L. 1907. *Censo general de población, edificación, industria, ganadería i minería del territorio de Magallanes, República de Chile.* Imprenta de El Magallanes, Punta Arenas.

Neruda, P. 2005 [1950]. *Canto General.* Pehuén, Santiago.

Neruda, P. 1969. *Aún.* Nascimento, Santiago.

Nicholls, N. 2010. La Sociedad Ballenera de Magallanes: de cazadores de ballenas a héroes que marcaron la soberanía nacional. *Historia (Santiago)*, 43: 41-78.

Nichols, P. 2009. *Oil* & *Ice.* Penguin, London.

O'Connor, S., R. Campbell, H. Cortez y T. Knowles 2009. *Whale Watching Worldwide: tourism numbers, expenditures and expanding economic benefits.* International Fund for Animal Welfare. Yarmouth.

O'Higgins, A. 1929 [1790]. La visita de las provincias del norte. *Revista Chilena de Historia y Geografía*, 67: 118-135.

Olivares, J. C., R. Cárdenas & N. Rosales. 2009. *Balleneros en las neblinas de la madrugada: etnografía & arquitectura en la ballenera de San Carlos, Corral, Provincia de Valdivia.* Informe técnico n.° 1, Proyecto Fondecyt 1080115 (manuscrito en poder del autor).

Oliver Schneider, C. & F. Zapatta 1950. Libro de Oro de la historia de Concepción. Litografía Concepción, Concepción.

Olmsted, F.A. 1841. *Incidents of a whaling voyage*: D. Appleton & Co., New York.

Orrego Vicuña, E. 1948. *Terra Australis. Diario de la primera expedición antártica chilena.* Zigzag, Santiago.

Ortega, F. & G. Martínez 2016. *Mocha Dick, la leyenda de la ballena blanca.* Planeta, Santiago.

Ovalle, A. 1969 [1646]. *Histórica Relación del Reino de Chile.* Editorial Universitaria, Santiago.

Palma, M. & P. Mason 2016. La ventana indiscreta de Sergio Larraín. Genealogías fotográficas y construcciones etnográficas de lo marginal. *Diálogo Andino* N° 50, 155-165.

Pastene, L. 1982. *Análisis de las Capturas de Ballenas Efectuadas por la Industria Ballenera Nacional en el Sector del*

Pacífico Sur Oriental Correspondiente a Chile y Consideraciones del Estado Actual de Dicha Industria y Desarrollo Histórico. Tesis para optar al Título de Biólogo Marino, Universidad de Concepción. Concepción.

Pastene, L. A. & D. Quiroz 2010. Outline of the History of Whaling in Chile. En International Center for Folk Culture Studies (eds.), *Human Culture from the Perspective of Traditional Maritime Communities,* pp. 73-98.: Kanagawa Shimbun Press, Kanagawa.

Pavisic J. B. 1955. *Antecedentes para una política ballenera antártica.* Editorial Universitaria, Santiago.

Pearson, M. 1985. Shore-Based Whaling at Twofold Bay: One Hundred Years of Enterprise. *Journal of the Royal Australian Historical Society* 71(1):3-27.

Pedersen, J. 1999. *Teknologisk udvikling i maskinindustrien Burmeister & Wain 1875-1939.* Polyteknisk Forlag, Lyngby.

Peña Muñoz, M. 2006. *Ayer soñé con Valparaíso: crónicas porteñas.* RIL Editores, Santiago.

Pereira Salas, E. 1971. *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos, 1778-1809.* Andrés Bello, Santiago.

Pérez Canto, J. 1894. *Las industrias de Valdivia. Noticias históricas i estadísticas.* Imprenta Cervantes, Santiago.

Pestre, D. 2005. The Technosciences between Markets, Social Worries and the Political: How to Imagine a Better Future? En H. Nowotny, D. Pestre, E. Schmidt-Aßmann, H. Schulze-Fielitz y H. H. Trute (eds.), *The public Nature of Science under Assault : Politics, Markets, Science and the Law*, pp. 29-52. Springer, Amsterddam.

Philippi, R. A. 2008 [1860]. *Viaje al desierto de Atacama.* Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile, Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

Piana, E. L. 2005. Cetaceans and human beings at the uttermost part of America: A lasting relationship in Tierra del Fuego. En G. Monks (ed.),*The Exploitation and Cultural Importance of Sea Mammals,* pp. 121-137. Oxbow Books, Oxford.

Pinochet de la Barra, O. 1976. *La Antártica chilena.* Andrés Bello, Santiago.

Pizarro, A. 1991. *Lebu, de la Leufumapu a su centenario 1540-1962.* Ñielol, Santiago.

Pizarro, H. 2014. *Relaciones de Poder en torno a la experiencia del Sindicato Ballenero Macaya Hermanos.* Tesis de

Licenciatura en Antropología y título de Antropólogo Social. Universidad Academia de Humanismo Cristiano, Santiago.

Poeppig, E. 1960. *Un testigo en la alborada de Chile (1826-1829)*. Zig-Zag, Santiago.

Pozzi, C. 1860. Datos sobre la situación i movimiento de la Gobernación Marítima de Concepción. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1860*, pp. 230-231. Imprenta El Ferrocarril, Santiago.

Pozzi, C. 1861. Memoria que presenta el Gobernador Marítimo de la provincia de Concepción en el año 1861. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1861,* pp. 59-67. Imprenta El Ferrocarril, Santiago.

Pozzi, C. 1862. Memoria que pasa el Gobernador Marítimo de la Provincia de Concepción [1° de mayo de 1862]. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1862*, pp. 116-119. Imprenta Nacional, Santiago.

Pozzi, C. 1863. Memoria que pasa el Gobernador Marítimo de Concepción. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1863*, pp. 138-143. Imprenta Nacional, Santiago.

Pozzi, C. 1864. Memoria de la Gobernación Marítima de Concepción. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1864*, pp. 144-151. Imprenta Nacional, Santiago.

Pozzi, C. 1865. Memoria que pasa el Gobernador Marítimo de la Provincia de Concepción. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1865,* pp. 160-166. Imprenta Nacional, Santiago.

Pozzi, C. 1866. Memoria del Gobernador Marítimo de Concepción. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1866,* pp. 145-150. Imprenta Nacional, Santiago.

Pozzi, C. 1867. Memoria del Gobernador Marítimo de Concepción. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso*

Nacional de 1867, pp. 63-66. Imprenta Nacional, Santiago.

Pozzi, C. 1868. Memoria del Gobernador Marítimo de Concepción. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1868,* pp. 97-100. Imprenta Nacional, Santiago.

Pozzi, C. 1875. Memoria del Gobernador Marítimo de Talcahuano. *Memoria que el Ministerio de Marina presenta al Congreso Nacional,* pp. 269-270. Imprenta Nacional, Santiago.

Pozzi, C. 1876. Memoria del Gobernador Marítimo de Talcahuano. *Memoria que el Ministerio de Marina presenta al Congreso Nacional.* Imprenta Nacional, Santiago.

Puga, J. 1885. De la pesca i de la caza en Chile. *Boletín de la Sociedad de Fomento Fabril*, 2: 312-327; 365- 381; 421-436; 465-475, 367.

Quiroz, D. 1992. Lanza con los lobos: la caza de lobos marinos en Isla Mocha. *Museos,* 14:12-14.

Quiroz, D. 2001 (s/e) *Mocha [Moby] Dick* & *Trempulcawe: Dos Discursos sobre las Ballenas en las Costas de la Araucanía.* Ponencia presentada en el Cuarto Congreso Chileno de Antropología, Santiago 19 al 23 noviembre.

Quiroz, D. 2007. La caza de lobos marinos en Isla Mocha: ¡sólo para valientes! (esto no lo dijo un lobo). En Quiroz, D. (ed). *Etnografías Mínimas.* Santiago: Andros, pp. 39-45.

Quiroz, D. 2010a. La caza de ballenas en las costas de Chile en el siglo xix: operaciones costeras en los golfos de Concepción y Arauco. Em G. Adomili, G. Carreño, L. D'Ambrosio & F. Miller (eds.) *Coletivos Pesqueiros: Desafios e Perspectivas Antropológicas,* pp. 113-134. Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande.

Quiroz, D. 2010b. Una breve crónica de la cacería de ballenas en Valdivia (1906-1936). *Revista Austral de Ciencias Sociales,* 19: 75-98.

Quiroz, D. 2011. La flota de la Sociedad Ballenera de Magallanes: historias y operaciones en los mares australes (1905-1916). *Magallania*, 39(1): 33-58.

Quiroz, D. 2012. *Cazadores tradicionales de ballenas en las costas de Chile (1850-1950).* Centro de Documentación de Bienes Patrimoniales, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Santiago.

Quiroz, D. 2014a. *Cazadores modernos de ballenas en las costas de Chile (1905-1983)*. Centro de Documentación de Bienes Patrimoniales, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Santiago.

Quiroz, D. 2014b. Etnografía histórica de la planta ballenera en isla Guafo [1921-1937]. *Magallania,* 42(2): 81-107.

Quiroz, D. 2015a. *Cazadores clásicos de ballenas en las costas de Chile (1819-1921)*. Centro de Documentación de Bienes Patrimoniales, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Santiago.

Quiroz, D. 2015b. Balleneros en la niebla: una mirada para-etnográfica de la caza de ballenas en Chile. *Chungará*, 47 (2): 319-330.

Quiroz, D. 2016. Notas sobre el control de la etnografía desde una etnografía descontrolada (a propósito de la caza de ballenas en las costas de Chile). *Revista Chilena de Antropología*, 33 (1): 59-70.

Quiroz, D. y G. Carreño 2010. El último sueño del capitán "Adolfus" Andresen: la caza de ballenas en aguas magallánicas (1933–1935). *Magallania*, 38(1): 37-60.

Quiroz, D., G. Carreño y P. De la Fuente 2016. El procesamiento de ballenas varadas en las costas de la Patagonia Occidental [a propósito de un grabado de mediados del siglo xix]. *Magallania,* 44(1): 57-72.

Quiroz, D. y P. De la Fuente 2012. Operaciones balleneras de la INDUS en aguas patagónicas: años iniciales (1936-1939). *Magallania,* 40 (2): 23-40.

Quiroz, D. y F. Fuentes 2012. De huesos y carne de ballena: el uso de los restos de cetáceos en las costas de la Araucanía. *Actas del XVIII Congreso Nacional de Arqueología Chilena* (Valparaíso, 5-10 de octubre de 2009).pp. 481-486. LOM, Santiago.

Quiroz, D. & M. Sánchez 1997. *La isla de las Palabras Rotas*. Ediciones de la dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Colección de Antropología, vol. iv. Santiago.

Quiroz, D. & H. Zumaeta 1997. Ecología, historia y cultura en isla Mocha, provincia de Arauco. En, Quiroz & Sánchez (editores) *La isla de las Palabras Rotas*. pp.17–37. Ediciones de la dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Colección de Antropología, vol. iv. Santiago.

Ramos, S. 1897. Jente de mar i embarcaciones menores matriculadas en 1896 i existentes en 31 de diciembre

en la Gobernación Marítima de Valdivia. *Memoria que el Ministerio de Marina presenta al Congreso Nacional,* pp. 838-839. Barcelona, Santiago.

Raymond, W. 2016. *Trempülkalwe: las deidades mapuches transportadores de almas.* Disponible en www.guioteca.com/patagonia/trempulkalwe-las-deidades-mapuches-transportadoras-de-almas/ [fecha de consulta: 18 de marzo de 2018.

Reeves, R. & T. Smith 2006. A taxonomy of world whaling: operations, eras, and data sources. En J.A. Estes, D. P. DeMaster, D. F. Doak, T. M. Williams y R. L. Brownell Jr. (eds) *Whales, whaling and ecosystems,* pp. 82-101. University of California Press, Berkeley.

Reyes, S. 1951. *Mónica Sanders.* Zig-Zag, Santiago.

Reynolds, J. H. 1839. Mocha Dick, or the white whale of the Pacific. A leaf from a manuscript journal. *Knickerbocker Magazine,* 13(5): 377-392.

Richards, R. & T. Du Pasquier 1989. Bay whaling off South Africa 1785-1805. South African *Journal of Marine Science*, 8(1): 231-250.

Risting, S. 1922. *Av hvalfangstens historie.* J. W. Cappelens Forlag, Oslo.

Rivera, M. & E. Garbuslki 1970. Estudio antropológico social de una comunidad ballenera de la costa centro sur de Chile. Informe preliminar. *Actualidad Antropológica* (suplemento de Etnia), 8: 20-27.

Romero, A & S, Kannada 2006. Comment on "Genetic analysis of 16th century whale bones prompt a revision of the impact of Basque whaling on right and bowhead whales in the western North Atlantic". *Canadian Journal of Zoology*, 84: 1059-1065.

Rojas, D. 1971. Ballena a la Vista. Entrevista a Anselmo Macaya Medina. *Ramona*, 2: 30-33.

Rosales, D. 1878[1678]. *Historia General del Reyno de Chile. Flandes Indiano.* Imprenta *El Mercurio,* Valparaíso.

Rosales, D. 1991[1673]. *Seis misioneros en la frontera mapuche.* Centro Ecuménico Diego de Medellín/Universidad de la Frontera, Temuco.

Sagredo, R. & J. I. González 2004. *La expedición Malaspina en la frontera austral del imperio español.* Biblioteca Nacional/Universitaria, Santiago.

Salazar, G. 2009. *Mercaderes, empresarios y capitalistas (Chile, siglo xix).* Sudamericana, Santiago.

SALAZAR, M. & J. C. INOSTROZA. 1997. *Quintay en el tiempo.* Universidad Nacional Andrés Bello, Santiago.

SALVO, L. 2000. *Historia de la industria pesquera en la región del Bío Bío.* LOM Ediciones, Santiago.

SANDERSON, I. T. 1956. *Follow the Whale.* Bramhall House, London.

SANDOVAL, A. 1978. Talcahuano y los últimos balleneros a vela. *Revista de Marina*, 89 (3): 233-235.

SANDOVAL, A. 1986. Los cazadores del Golfo de Penas y las "penas" de la Chile Noruega. *Nuestro Mar*, 37: 7-16 [Suplemento de *El Mercurio* de Valparaíso, 30 de octubre de 1986].

SANGER, CH. W. & A.B. DICKINSON 1991. Expansion of regulated modern shore-station whaling in Newfoundland and Labrador, 1902-3. The Northern Mariner/Le Marin du Nord, 1(2) 1-22.

SANZ, F. DE P. 1913 [1786]. Expediente formado para tratar de la conveniencia de repoblar las costas del sur, por las industrias que podrán establecerse, como ser pesca de la ballena, extracción de sal, etcétera. En *Documentos para la Historia del Virreinato de la Plata*, III, pp. 92-121. Universidad Nacional de Buenos Aires, Buenos Aires.

SEPÚLVEDA, J. 1997. La epopeya de la industria ballenera chilena. *Revista de Marina*, 115(6): 544-553.

SEPÚLVEDA, J. 2008. La epopeya de la industria ballenera chilena. Trece empresas balleneras chilenas. *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile* 11: 11-35.

SEPÚLVEDA, L. 1994. *Mundo del fin del mundo.* TusQuet Editores, Barcelona.

SEVERI, C. 2010 [2004]. *El sendero y la voz: una antropología de la memoria.* SB Editores, Buenos Aires.

SIELFELD, W. 1983. *Mamíferos marinos de Chile.* Ediciones Universidad de Chile, Santiago.

SILVA, H. A. 1978. *La economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata.* Fundación para la Educación, la Ciencia y la Cultura, Buenos Aires.

SMITH, A.B. & J. KINAHAN 1984. The invisible whale. *World Archaeology* 6(1): 89-97.

SOMNER, G. 1984. *From 70 North to 70 South: A History of the Christian Salvesen Fleet.* Christian *Salvesen,* Edimburgo.

SPENCE, B. 1980. *The story of whaling.* Conway Maritime Press, Greenwich.

STACKPOLE, E. A. 1972. *Whales and Destiny. The Rivalry between America, France and Britain for Control of the Southern*

Whale Fishery, 1785-1825. University of Massachusetts Press, Amherst.

Starbuck, A. 1878. *History of the American Whale Fishery from its Earliest Inception to the Year 1876.* Starbuck, Seacaucus.

Steele, J. 1928. James Arnold: last of the whaler. *Sea Breezes*, 11 (101): 11-12.

Stevens, T.H. 1849. *Narrative of the wreck of the Chilean ship María Helena on Christmas Island, North Pacific Ocean, on the 4th January, 1848.* J. & G.S. Gideon, Washington.

Swett, R. 1924. *Guía Marítima de Chile, 1923-1924.* Imprenta Victoria, Valparaíso.

Swensen, E. F. 2014. *Foraging in the Yamana-English Dictionary. Exploring ethnographical sources of Tierra del Fuego and a discussion of their relevance to the archaeological record in the Beagle Channel.* Norwegian University of Science and Technology, Trondheim.

Szabo, V. E. 2008. *Monstrous Fishes and the Mead-Dark Sea: Whaling in the Medieval North Atlantic.* Brill Academic Publishers, Leiden.

Takahashi, J., A. Kalland, B. Moeran y T. C. Bestor 1989. Japanese Whaling Culture: Continuities and Diversities. *Maritime Anthropological Studies*, 2 (2): 105-133.

Teillier, J. 1968. Entrevista con Francisco Coloane. Árbol *de Letras*, 6: 54-55.

Teixeira A, R. Venâncio & C. Brito 2014. Archaeological Remains Accounting for the Presence and Exploitation of the North Atlantic Right Whale *Eubalaena glacialis* on the Portuguese Coast (Peniche, West Iberia), 16th to 17th Century. *PLoS ONE* 9(2): e85971.

Thaw, B. 1934. Norwegian Profit-Sharing Whaling Expedition. *Journal of the American Oil Chemist's Society*, 11 (1): 14.

Tillman, M. F. 2008. The International Management of Aboriginal Whaling. *Reviews in Fisheries Science*, 16 (4): 437-444

Tilly, CH. 1978. Anthropology, History and the Annales. *Review*, I (3/4): 207-213.

Tischer, H. 1957. Das Ungeheuermit den Ölkopf. Constanze, 10: 37, 92-94, 96-97.

Tønnesen, J. N. 1966. Consul Lars Christensen in memoriam. *Norske Hvalfangst–Tidende,* 55(1): 1-12.

Tønnesen, J. N 1967. Verdensfangsten, 1883-1924, Del I, 1883-1914. En *Den moderne hvalfangsts historie. Opprinnelse*

og utvikling. Tomo II. Utgitt av Norges Hvalfangstforbund, Sandefjord.

TØNNESEN, J. N 1969. Verdensfangsten, 1883-1924, Del II 1914-1924, Den pelagiske fangst, 1924-1937. En *Den moderne hvalfangsts historie. Opprinnelse og utvikling.* Tomo III. Utgitt av Norges Hvalfangstforbund, Sandefjord.

TØNNESEN, J. N 1970. Den pelagiske fangst, 1937-1969. En *Den moderne hvalfangsts historie. Opprinnelse og utvikling.* Tomo IV. Utgitt av Norges Hvalfangstforbund, Sandefjord.

TØNNESEN, J. N. & A. O. JOHNSEN. 1982. *The History of Modern Whaling.* University of California Press, Berkeley/Los Angeles.

TORNERO, R. 1872. *Chile Ilustrado. Guía descriptiva del territorio de Chile, de las capitales de provincia y de los puerto*s. Librerías y Agencias de *El Mercurio,* Valparaíso.

TRATADO DE SAN LORENZO 1796. Tratado de amistad, límites y navegación concluido entre su Magestad Católica y los Estados Unidos de América; firmado en San Lorenzo el Real a veinte y siete de octubre de 1795, y ratificado en Aranjuez a veinte y cinco de abril de 1796. En *Colección de los Tratados de Paz, Alianza, Comercio &c, ajustados por la Corona de España con las Potencias Extranjeras desde el Reynado del Señor Felipe Quinto hasta el Presente*, I, pp. 409-428. Imprenta Real, Madrid.

TREUTLER, P. 1958. [1882]. *Andanzas de un alemán en Chile 1851-1963.* Editorial del Pacífico S.A., Santiago.

UNSAIN, J.M. 2012. *Balleneros vascos. Imágenes y vestigios de una historia singular.* Untzi Museoa, San Sebastián.

VALDÉS HANSEN, F. 2010. *Los balleneros en Galicia (siglos XIII al XX).* Fundación Pedro Barrié de la Maza, La Coruña.

VALDÉS HANSEN, F. 2014. Balleneros del norte rumbo al sur: las primeras industrias en Sudamérica (siglos XVII y XVIII). En D. Quiroz. (ed.) *Balleneros del Sur. Antropología e Historia de la industria ballenera en las costas sudamericanas*, pp. 17-54. Andros, Santiago.

VALENZUELA, N. 2018. Una aproximación etnográfica hacia las características socioculturales del ñirewe de hueso de ballena en la actividad textil éntrelos lafkenche de la comuna de Tirúa, Región del Bío Bío, Chile. Tesis para optar al grado de Licenciado en Antropología y al título de Antropólogo. Universidad Academia de Humanismo Cristiano, Santiago.

VALLE, A. 1966. *Cecinas blandas de carne de ballena,* Tesis de título de Ingeniero Agrónomo, Universidad de Chile. Santiago.

VARGAS, J.E. 1976. La Sociedad de Fomento Fabril, 1883-1928. *Historia*, 13: 5-53.

VARGAS SÁEZ, J. F. 1999. *Historial del mar de Chile. Algunos siniestros marítimos acaecidos en el siglo XX.* Imprenta y Litografía Soto Ltda., Valparaíso.

VÁSQUEZ DE ESPINOSA, A. 1948 [1628-1629]. *Compendio y descripción de las Indias Occidentales.* Smithsonian Institution, Washington D.C.

VAUCAIRE, M. 1941. *Histoire de la pêche de la baleine.* Payot, Paris.

VELIZ, C. 1961. *Historia de la Marina Mercante en Chile.* Ediciones Universidad de Chile, Santiago.

VICUÑA MACKENNA, B. 1882. *El libro de la plata.* Imprenta Cervantes, Santiago.

VIDAL, V. 1991. *Testimonios de Francisco Coloane.* Universitaria, Santiago.

VIDAL GORMAZ, F. 1878. Estudio sobre el puerto de Corral y río Valdivia. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile,* 5: 97-177.

VILLALOBOS, S. 1986. La obra de Vázquez de Espinosa. En A. Vásquez de Espinoza, *Descripción del Reino de Chile*, pp. 7-31. Instituto Blas Cañas Santiago.

WEBB, R. L. 1988. *On the Northwest: commercial whaling in the Pacific Northwest 1790-1967*: University of British Columbia Press, Vancouver.

WEGMAN, O. 1968. *El sueño del ballenero.* Ediciones Milodón, Punta Arenas.

WINET, G. 1943. En Quintay ha surgido la más moderna base ballenera del continente. *Zig Zag* (Santiago), 3 de diciembre de 1943, pp. 15-16.

WINSLOW, A. A. 1912. [Informe del Cónsul de Estados Unidos en Valparaíso]. En *Chile. Commerce Reports*, pp. 1031-1033. Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Washington.

ESTATUTOS, PROSPECTOS, MEMORIAS Y BALANCES DE SOCIEDADES BALLENERAS

1872A. Memoria que presenta el Directorio de la Compañía Chilena de Balleneros en la Primera Junta Jeneral de accionistas, 30 de diciembre de 1871. *La Patria* (Valparaíso), 5 de marzo de 1872.

1872B. Memoria que presenta el Directorio de la Compañía Chilena de Balleneros en la Segunda Junta Jeneral de accionistas, 30 de junio de 1872. La Patria (Valparaíso), 24 de julio de 1872.

1873A. Memoria que presenta el Directorio de la Compañía Chilena de Balleneros en la Tercera Junta Jeneral de accionistas, 31 de diciembre de 1872. *La Patria* (Valparaíso), 18 de enero de 1873.

1873B. Memoria que presenta el Directorio de la Compañía Chilena de Balleneros en la Cuarta Junta Jeneral de accionistas, 30 de junio de 1873. *La Patria* (Valparaíso), 12 de julio de 1873.

1874A. Memoria que presenta el Directorio de la Compañía Chilena de Balleneros en la Quinta Junta Jeneral de accionistas, 31 de diciembre de 1873. *La Patria* (Valparaíso), 13 de enero de 1874.

1874B. Memoria que presenta el Directorio de la Compañía Chilena de Balleneros en la Sexta Junta Jeneral de accionistas, 30 de junio de 1874. *La Patria* (Valparaíso), 15 de julio de 1874.

1907. Estatutos Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia. Valdivia: Imprenta Comercio.

1907. Prospecto Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia. Valdivia: Imprenta Central.

1910. Memoria Sociedad Ballenera Christensen y Cía., 1909-1910. Sandefjord, 1910 Barthelmess Whaling Archive, Colonia, Alemania.

1911. Estatutos Sociedad Ballenera Christensen & Co., Sociedad en comandita por acciones. Valdivia: Imprenta Comercio.

1912. Memoria Sociedad Ballenera Christensen y Cía., 1910-1911. Sandefjord, 10 de julio de 1912. Barthelmess Whaling Archive, Colonia, Alemania.

1914. Estatutos Sociedad Ballenera de Corral. *Diario Oficial* (Santiago de Chile), n.° 10.950, 20 de agosto de 1914.

1917. Estatutos Sociedad Ballenera de Corral. Santiago: Imprenta Nacional.

1920. Estatutos Sociedad Ballenera de Corral. Santiago: Imprenta Nacional.

1921 Primera Memoria [y] Balance Jeneral en 31 de octubre de 1921. *El Correo de Valdivia* (Valdivia), 26 de noviembre de 1921, p. 2.

1922. Segunda Memoria [y] Balance Jeneral al 31 de octubre de 1922. *El Correo de Valdivia* (Valdivia), 22 de noviembre de 1922, p. 2.

1924. Cuarta Memoria [y] Balance Jeneral al 31 de octubre de 1924. *El Correo de Valdivia* (Valdivia), 10 de diciembre de 1924, p. 2.

1929. Balance a 31 de octubre de 1928. *Diario Oficial* (Santiago. Chile), 1º de febrero de 1929.

1930. Balance General a 31 de octubre de 1929. *Diario Oficial* (Santiago, Chile), 1º de febrero de 1930.

1931. Balance General a 31 de octubre de 1930. *Diario Oficial* (Santiago, Chile), 2 de febrero de 1931.

1931. Undécima Memoria y Balance a 31 de octubre de 1931, Sociedad Ballenera de Corral, Valdivia. Valdivia: Imprenta Central.

1932. Duodécima Memoria y Balance a 31 de octubre de 1932, Sociedad Ballenera de Corral, Valdivia. Valdivia: Imprenta Central.

1933. Estatutos Sociedad Ballenera de Corral. Valdivia: Imprenta Central.

1935. Decimoquinta Memoria y Balance a 30 de junio de 1935, Sociedad Ballenera de Corral, Valdivia. Valdivia: Imprenta Central.

1936. Decimosexta Memoria y Balance a 31 de marzo de 1936, Sociedad Ballenera de Corral, Valdivia. Valdivia: Imprenta Central.

Registros de buques

1905-1935. Det Norske Veritas. Register over Norske Skibe [Oslo, Noruega].

1841-1976. Lloyd's Registers of British & Foreign Shipping [Londres, UK].

1858. New York Marine Register. A standard of classification of American vessel [New York, USA]-

1940. Ship Registers of New Bedford, Massachusetts. The National Archives Project [Boston].

Diarios y publicaciones periódicas

1790. *Caledonian Mercury*, London, UK.

1794. *Mercurio Peruano*, Lima.

1818. *El Argos de Chile*, Santiago.
1830. *Sesiones de los Cuerpos Legislativos de la República*, Santiago.
1830-1954. *El Mercurio,* Valparaíso.
1833-1834. *El Faro del BíoBío*, Concepción.
1837-1873. *Boletín de las leyes, órdenes i decretos del Gobierno,* Santiago.
1841-1846. *Morning Post*, London, UK.
1846-1897. *Whalemen's Shipping List*, New Bedford, MA.
1851. *The Courier*, Brookfield, NY.
1852-1854. *The Polynesian*, Honolulu, HI.
1852-1860. *The Friend*, Honolulu, HI.
1853-1878. *New York Times*, New York, NY.
1854. *New York Daily Tribune*, New York, NY.
1861-1895. *New York Herald*, New York, NY.
1863-1865. *El Correo del Sur*, Concepción.
1864-1870. *La Tarántula*, Concepción.
1869. *Gaceta de los Tribunales*, Santiago.
1870. *The Standard*, Buenos Aires.
1870-1875. *Valparaíso* & *West Coast Mail*, Valparaíso.
1871. *Daily Alta California*, San Francisco, CA.
1871-1885. *La Revista del Sur*, Concepción.
1872-1874. *La Patria*, Valparaíso.
1872-1883. *Star* & Herald, Panamá.
1874. *London Daily News*, London, UK.
1876-1886. *Chilean Times*, Valparaíso.
1877. *Boston Daily Globe*, Boston, MA.
1878-1977. *Diario Oficial*, Santiago.
1879. *Recopilación de leyes, decretos y providencias de los Poderes Legislativo y Ejecutivo de la Unión*, México.
1882. *Shipping and Mercantile Gazette,* London, UK.
1882. *South Shields Daily Gazette* & *Shipping Telegraph*, South Shields, UK.
1882-1883. *La Estrella*, Panamá.
1883. *Sacramento Daily Union*, Sacramento, CA.
1884-1939. *El Sur*, Concepción.
1894. *The Morning Call*, San Francisco, CA.
1903-1939. *La Cruz del Sur*, Ancud.
1904-1907. *El Comercio*, Punta Arenas.

1904-1936.	*El Magallanes*, Punta Arenas.
1905-1911.	*Kysten*, Kristiania, Noruega.
1905-1939.	*El Correo de Valdivia,* Valdivia.
1906-1911.	*Norges Sjøfartstidende*, Kristiania, Noruega.
1907.	*Greenock Telegraph and Clyde Shipping Gazette*, Greenock, UK.
1907-1920.	*El Comercio*, Valdivia.
1908.	*Tønsberg Blad*, Tønsberg, Noruega.
1910.	*El Mercurio*, Valdivia.
1910-1013.	*Aftenposten*, Kristianía, Noruega.
1910-1916.	*Chile Austral*, Punta Arenas.
1911.	*Norwich Bulletin*, Norwich, CN.
1912-1913.	*Hamburgischer Correspondent und neue hamburgische Börsen-Halle,* Hamburgo, Alemania.
1913.	*The Falkland Islands Magazine and Church Paper*, Puerto Stanley, FI.
1913.	*The Yorkshire Post*, Leeds, UK.
1914.	*The Lowell Sun*, Lowell, MA.
1915.	*La Aurora*, Valdivia.
1918.	*The Boston Globe*, Boston, MA.
1932.	*Sandefjord Blad*, Sandefjord, Noruega.
1939.	*El Llanquihue*, Puerto Montt.
1939-1954.	*La Unión*, Valparaíso.
1954-1963.	*El Tarapacá,* Iquique.
1964-1965.	*El Cavancha,* Iquique.

Fondos documentales

Archivo Particular Amado Macaya. Chome, Chile.

Archivo Particular Kenji Takeuchi. Yokohama, Japón.

Archivo del Conservador de Bienes Raíces de Valdivia [Registro de Sociedades; Escrituras Públicas]. Valdivia, Chile.

Archivo General de Indias [Estado], Sevilla, España.

Archivo de la Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante (Directemar), Armada de Chile [Registro General de la Marina Mercante Nacional ,735-1033; Registro Matriz de la Marina Mercante Nacional, 1035-1333; Registro de Naves Mayores, 1030-2416; Expedientes de Naves Mayores]. Valparaíso (Plaza Sotomayor), Chile.

Archivo Histórico de la Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante (Directemar), Armada de Chile [Expedientes Investigaciones Sumarias]. Valparaíso (Playa Ancha), Chile.

Archivo Histórico Nacional [Capitanía General, Ministerio de Marina; Intendencia de Concepción]. Santiago, Chile.

Archivo Nacional de la Administración [Ministerio de Agricultura; Ministerio de Hacienda; Ministerio de Obras Públicas; Ministerio de Justicia; Ministerio del Trabajo; Notarios de Talcahuano, Conservadores de Talcahuano; Notarios de Valparaíso; Conservadores de Valparaíso; Notarios de Punta Arenas; Notarios de Santiago]. Santiago, Chile.

Archivo Mauricio Braun, Museo Regional de Magallanes, Punta Arenas, Chile.

Barthelmess Whaling Archive. Colonia, Alemania.

Biblioteca Nacional [Sala Medina, Manuscritos Inéditos], Santiago, Chile.

Biblioteca Santiago Severín [Sección Histórica], Valparaíso, Chile.

Nantucket Historical Association. Research Library & Archives [Manuscripts; Logbooks]. Nantucket, Estados Unidos.

New Bedford Whaling Museum. Library & Archives [Logbooks], New Bedford, Estados Unidos [Logbooks].

Providence Public Library [Nicholson Whaling Manuscripts Colleections; Nicholson Whaling Logbook Collections] Providence, Estados Unidos.

VestfoldArkivet, Sandefjord, Noruega [International Hvalfangststatistikk].

Fondos documentales en línea

American Offshore Whaling. Disponible en https://nmdl.org/projects/aowv/; https://whalinghistory.org/av/voyages/ [fecha de consulta: 30 de enero de 2018].

Connecticut Ships Database, 1789-1939. Disponible en https://research.mysticseaport.org/databases/ct-ships/ [fecha de consulta: 15 de enero de 2018].

New London Crew Lists Index, 1803-1878. Disponible en https://research.mysticseaport.org/databases/crew-lists-new-london/ [fecha de consulta: 30 de diciembre de 2018].

Registro Civil de Chile, 1885-1932. Disponible en www.familysearach.org [fecha de consulta: 15 de enero de 2019].

Entrevistas

Alfredo Herrera, isla Mocha, 20 de enero de 1991.

Alfredo Marín, Quintay, 20 de enero de 2009.

Amado Macaya, Chome, 14 de febrero de 2013.

Amador Risco, Corral, 21 de diciembre de 2008.

Armando Flores, Chome, 20 de mayo de 2012; 13 de febrero de 2013.

Bernardino Bórquez, Quellón, 25 de noviembre de 2008.

Carlos Macaya, Chome, 20 de enero de 2010; 27 de enero de 2012; 14 de febrero de 2013.

Daniel Barrios, Quintay, 23 de enero de 2008.

Daniel Barrios, Quintay, 23 de enero de 2010.

Eduardo Olguín, Santiago, 30 de septiembre de 2016.

Fernando Agüero, San Carlos de Corral, 14 de diciembre de 2008.

Flor Monsalve, Chome, 8 de febrero de 2012.

Herminio Luna, Corral, 14 de noviembre de 2008.

Guillermo Lobos, Quellón, 23 de noviembre de 2008.

Héctor Macaya, Talcahuano, 25 de enero de 2012; 28 de junio de 2012.

Hideo Otsuka, Tokyo, 31 de julio de 2014 Reinaldo Silva, Talcahuano, 10 de febrero de 2010.

Isolina Ansaldo, Quintay, 2 de febrero de 2005.

Isaías Jaramillo Elgueta, Quintay, 24 de enero de 2008.

Isaías Jaramillo Elgueta, Quilpué, 22 de febrero de 2010.

José Barrios, Quintay, 23 de enero de 2008.

José Barrios, Quintay, 21 de enero de 2009.

José Barrios, Quintay, 22 de enero de 2010.

José del Carmen Gómez Álvarez, Chonchi, 2008.

José Mateo Railaf, Chaihuín, 15 de febrero de 2010.

Juan Cuevas, San Vicente, 23 de enero de 2012.

Juan Hernández, Talcahuano, 21 de marzo de 2010.

Juan Vera, Quellón, 23 de noviembre de 2008.

Luzvenia Jorquera, Hualpén, 13 de febrero de 2013.

Marcos Fernando Silva, Talcahuano, 12 de febrero de 2013.

María Alicia Aguilar, San Carlos de Corral, 14, 21 de diciembre de 2008.

Mario Cid, Hualpén, 28 de enero de 2012.

Onofre Almonacid, Quellón, 24 de noviembre de 2008.

Osvaldo Ramírez, Chome, 19 de enero de 2010.

Pedro Aguirre, isla Mocha, 24 de enero de 1992.

Pedro Vera, Puerto Montt, 4 de diciembre de 2008.

Raúl Paviez, Caleta Amargos, 15 de noviembre de 2008.

René Saldivia, Melinka, 8 de noviembre de 2008; 8 de septiembre de 2009.

Santos Jaramillo, Caleta Amargos, 11 de enero de 2009.

Sergio Campos, Corral, 14 de noviembre de 2008.

Sixto Jorquera, Chome, 26 de junio de 2012; 14 de febrero de 2013.

Sixto Venegas, Pumillahue, Chiloé, 2006.

Tito Bernal, Quintay, 26 de enero de 2005.

Waldo Soto Macaya, San Vicente, 24 de enero de 2012.

TÍTULOS PUBLICADOS
POR EL
CENTRO DE INVESTIGACIONES DIEGO BARROS ARANA

1990-2019

40 años, 40 historias. Exiliados chilenos y solidaridad en Holanda (Santiago, 2015, 193 págs.).

A 90 años de los sucesos de la escuela Santa María de Iquique (Santiago, 1998, 351 págs.).

Abarca, Soledad, Octavio Cornejo, Paula Fiamma, Ximena Rioseco, *Instantes memorables. 100 años de fotografía minutera en Chile* (Santiago, 2019, 203 págs.).

Adler Lomnitz, Larissa, *Lo formal y lo informal en las sociedades contemporáneas* (Santiago, 2008, 404 págs.).

Álbum de Isidora Zegers de Huneeus, con estudio de Josefina de la Maza, edición en conmemoración del bicentenario de la Biblioteca Nacional de Chile (Santiago, 2013).

Alcázar Garrido, Joan de, *Chile en la pantalla. Cine para escribir y enseñar la historia* (1970-1998) (Santiago, 2013, 212 págs.).

Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2000, tomo I, 347 págs.).

Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2000, tomo II, 371 págs.).

Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2000, tomo III, 387 págs.).

Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2000, tomo IV, 377 págs.).

Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2000, tomo V, 412 págs.).

Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2001, tomo VI, 346 págs.).

Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2001, tomo VII, 416 págs.).

Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2002, tomo VIII, 453 págs.).

Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2002, tomo IX, 446 págs.).

Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2002, tomo X, 462 págs.).

Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2003, tomo XI, 501 págs.).

Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2005, tomo XII, 479 págs.).

Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2005, tomo XIII, 605 págs.).

Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2005, tomo XIV, 462 págs.).

Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2005, tomo XV, 448 págs.).

Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2ª edición (Santiago, 2000, tomo XVI, 271 págs.).

Bascuñán E., Carlos, Magdalena Eichholz C. y Fernando Hartwig I., *Naufragios en el océano Pacífico sur* (Santiago, 2003, 866 págs.).

Bascuñán E., Carlos, Magdalena Eichholz C. y Fernando Hartwig I., *Naufragios en el océano Pacífico sur*, 2ª edición (Santiago, 2011, tomo I, 838 págs.).

Bascuñán E., Carlos, Magdalena Eichholz C. y Fernando Hartwig I., *Naufragios en el océano Pacífico sur* (Santiago, 2011, tomo II, 940 págs.).

Bauer, Arnold, *Chile y algo más. Estudios de historia latinoamericana* (Santiago, 2004, 228 págs.).

Bello, Andrés, *Cuadernos de Londres*, prólogo, edición y notas de Iván Jaksić y Tania Avilés (Santiago, 2017, 900 págs.).

Blest Gana, Alberto, *Durante la Reconquista*. Novela histórica (Santiago, 2009, 926 págs.).

Bianchi, Soledad, *La memoria: modelo para armar* (Santiago, 1995, 275 págs.).

Biblioteca de Fundamentos de la Construcción de Chile (Santiago, 2007-2013, 100 vols.).

Caffarena Barcenilla, Paula, *Viruela y vacuna. Difusión y circulación de una práctica médica. Chile en el contexto hispanoamericano 1780-1830* (Santiago, 2016, 232 págs.).

Cardoso, Armindo, *Un otro sentimiento del tiempo. Chile, 1970-1973* (Santiago, 2017, 177 págs.).

Cartes Montory, Armando, *BIOBÍO. Bibliografía histórica regional* (Santiago, 2014, 358 págs).

Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, *La época de Balmaceda. Conferencias* (Santiago, 1992, 123 págs.).

Contreras, Lidia, *Historia de las ideas ortográficas en Chile* (Santiago, 1993, 416 págs.).

Cordero Fernández, Macarena, Rafael Gaune Corradi, Rodrigo Moreno Jeria (compiladores), *Cultura legal y espacios de justicia en América, siglos XVI-XIX* (Santiago, 2017, 318 págs.).

Cornejo C., Tomás, *Manuela Orellana, la criminal. Género, cultura y sociedad en el Chile del siglo XVIII* (Santiago, 2006, 172 págs.).

Chihuailaf, Elicura, *El azul de los sueños* (Santiago, 2010, 193 págs.).

Darwin, Charles, *Observaciones geológicas en América del sur*, traducción de María Teresa Escobar Budge (Santiago, 2012, 464 págs.).

Devés Valdés, Eduardo, *Del Ariel de Rodó a la CEPAL (1900-1950). El pensamiento latinoamericano en el siglo XX. Entre la modernización y la identidad* (Santiago y Buenos Aires, 2000, tomo I, 336 págs.).

Devés Valdés, Eduardo, *El pensamiento latinoamericano en el siglo XX. Desde la CEPAL al neoliberalismo (1950-1990)* (Santiago y Buenos Aires, 2003, tomo II, 332 págs.).

Devés Valdés, Eduardo, *El pensamiento latinoamericano en el siglo XX. Entre la modernización y la identidad. Las discusiones y las figuras del fin de siglo. Los años 90* (Santiago y Buenos Aires, 2004, tomo III, 242 págs.).

Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, *Catálogo de publicaciones, 1999*, edición del Centro de Investigaciones Diego Barros Arana (Santiago, 1999, 72 págs.).

Dirección de Obras Municipales, I. Municipalidad de Santiago, *Santiago sur. Formación y consolidación de la periferia* (Santiago, 2015, 308 págs.).

Dirección de Obras Municipales, I. Municipalidad de Santiago, *Palacio Cousiño. Historia y restauración - History and Restoration* (Santiago, 2018, 163 págs.).

Donoso, Carlos y Jaime Rosenblitt (editores), *Guerra, región, nación: La confederación Perú- Boliviana. 1836-1839* (Santiago, 2009, 369 págs.).

El Censor Americano, introducción y transcripción Iván Jacksić (Santiago, 2019, 360 págs).

Ehrmann, Hans, *Retratos* (Santiago, 1995, 163 págs.).

Feliú Cruz, Guillermo, *Obras escogidas. 1891-1924. Chile visto a través de Agustín Ross*, 2ª edición (Santiago, 2000, vol. I, 172 págs.).

Feliú Cruz, Guillermo, *Obras escogidas. Durante la república*, 2ª edición (Santiago, 2000, vol. II, 201 págs.).

Feliú Cruz, Guillermo, *Obras escogidas. En torno de Ricardo Palma*, 2ª edición (Santiago, 2000, vol. III, 143 págs.).

Feliú Cruz, Guillermo, Obras escogidas. La primera misión de los Estados Unidos de América en Chile, 2ª edición (Santiago, 2000, vol. IV, 213 págs.).

Fernández Canque, Manuel, *ARICA 1868 un tsunami, un terremoto* (Santiago, 2007, 332 págs.).

Fernández Canque, Manuel, *Arica de antaño en la pluma de viajeros notables. Siglos XVI-XIX* (Santiago, 2016, 598 págs.).

Fernández Labbé, Marcos, *Bebidas alcohólicas en Chile. Una historia económica de su fomento y expansión, 1870-1930* (Santiago, 2010, 270 págs.).

Fitz Roy, Robert, *Viajes del "Adventure" y el "Beagle". Apéndices* (Santiago 2013, 360 págs.).

Fitz Roy, Robert, *Viajes del "Adventure" y el "Beagle". Diarios*, traducción de Armando García González (Santiago 2013, 584 págs.).

Fondo de Apoyo a la Investigación 1992, *Informes*, Nº 1 (Santiago, julio, 1993).

Fondo de Apoyo a la Investigación 1993, *Informes*, Nº 2 (Santiago, agosto, 1994).

Fondo de Apoyo a la Investigación 1994, *Informes*, Nº 3 (Santiago, diciembre, 1995).

Fondo de Apoyo a la Investigación 1995, *Informes*, Nº 4 (Santiago, diciembre, 1996).

Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 1998, *Informes*, Nº 1 (Santiago, diciembre, 1999).

Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 1999, *Informes*, Nº 2 (Santiago, diciembre, 2000).

Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2000, *Informes*, Nº 3 (Santiago, diciembre, 2001).

Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2001, *Informes*, Nº 4 (Santiago, diciembre, 2002).

Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2002, *Informes*, Nº 5 (Santiago, diciembre, 2003).

Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2003, *Informes*, N° 6 (Santiago, diciembre, 2004).

Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2004, *Informes*, N° 7 (Santiago, diciembre, 2005).

Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2005, *Informes*, N° 8 (Santiago, diciembre, 2006).

Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2006, *Informes*, N° 9 (Santiago, diciembre, 2007).

Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2007, *Informes*, N° 10 (Santiago, diciembre, 2008).

Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2008, *Informes*, N° 11 (Santiago, diciembre, 2009).

Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2009, *Informes*, N° 12 (Santiago, diciembre, 2010).

Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2010, *Informes*, N° 13 (Santiago, diciembre, 2011).

Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2011, *Informes*, N° 14 (Santiago, diciembre, 2012).

Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2012, *Informes*, N° 15 (Santiago, diciembre, 2013).

Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2013, *Informes*, N° 16 (Santiago, diciembre, 2014).

Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2014, *Informes*, N° 17 (Santiago, diciembre, 2015).

Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2015, *Informes*, N° 18 (Santiago, diciembre, 2016).

Forstall Comber, Biddy, *Crepúsculo en un balcón: ingleses y la pampa salitrera* (Santiago, 2014, 427 págs.).

Fray Félix José de Augusta, *Diccionario mapudungún-español. Español-mapudungún*, directora Belén Villena Araya (Santiago, 2017, 628 págs.).

Gazmuri, Cristián, *Tres hombres, tres obras. Vicuña Mackenna, Barros Arana y Edwards Vives* (Santiago, 2004, 163 págs.).

Gazmuri, Cristián, *La historiografía chilena (1842-1970)* (Santiago, 2006, tomo I, 444 págs.).

Gazmuri, Cristián, *La historiografía chilena (1842-1970)* (Santiago, 2008, tomo II, 526 págs.).

Gay, Claudio, *Atlas de la historia física y política de Chile* (Santiago, 2004, tomo primero, 250 págs.).

Gay, Claudio, *Atlas de la historia física y política de Chile* (Santiago, 2004, tomo segundo, 154 págs.).

Gillis, James M., *Expedición astronómica naval de los Estados Unidos al hemisferio Sur durante loas años 1849-'50-'51-'52* (Santiago, 2016, 591 págs.).

González Miranda, Sergio, *Hombres y mujeres de la pampa. Tarapacá en el ciclo de expansión del salitre*, 2ª edición (Santiago, 2002, 474 págs.).

González V., Carlos, Hugo Rosati A. y Francisco Sánchez C., *Guamán Poma. Testigo del mundo andino* (Santiago, 2003, 619 págs.).

Guerrero Jiménez, Bernardo (ed.), *Retrato hablado de las ciudades chilenas* (Santiago, 2002, 309 págs.).

Herrera Rodríguez, Susana, *El aborto inducido. ¿Víctimas o victimarias?* (Santiago, 2004, 154 págs.).

Humboldt, Alexander von, *Cosmos. Ensayo de una descripción física del mundo* (Santiago, 2011, 964 págs.).

Hutchison, Elizabeth Q., *Labores propias de su sexo. Género, políticas y trabajo en Chile urbano 1990-1930*, traducción de Jacqueline Garreaud Spencer (Santiago, 2006, 322 págs.).

Jaksić, Fabián M., Pablo Camus, Sergio A. Castro, *Ecología y Ciencias Naturales. Historia del conocimiento del patrimonio biológico de Chile* (Santiago, 2012, 228 págs.).

Kordic R., Raïssa. *Topónimos y gentilicios de Chile* (Santiago, 2014, 313 págs.).

Las horas Gott. Un manuscrito iluminado en Chile. Acompañado de un estudio de Daniel González Erices, Paola Corti Badía y María José Brañes González, Las horas Gott. Un manuscrito iluminado en Chile. Estudio introductorio (Santiago, 2019, 94 págs. y 306 págs.).

León, Leonardo, *Los señores de la cordillera y las pampas: los pehuenches de Malalhue, 1770-1800*, 2ª edición (Santiago, 2005, 355 págs.).

León, Marco Antonio, *Construyendo un sujeto criminal. Criminología, criminalidad y sociedad en Chile. Siglos XIX y XX* (Santiago, 2015, 185 págs.).

Lira, Rodrigo, *Proyecto de obras completas* (Santiago, 2003, 153 págs.).

Lizama, Patricio, *Notas de artes de Jean Emar* (Santiago, RIL Editores-Centro de Investigaciones Barros Arana, 2003).

Lizama Silva, Gladys (coordinadora), *Modernidad y modernización en América Latina. México y Chile, siglos XVIII al XX* (Santiago-Guadalajara, 2002, 349 págs.).

Loveman, Brian y Elizabeth Lira, *Las suaves cenizas del olvido. Vía chilena de reconciliación política 1814-1932* (Santiago, 1999, 338 págs.).

Loveman, Brian y Elizabeth Lira, *Las ardientes cenizas del olvido. Vía chilena de reconciliación política 1932-1994* (Santiago, 2000, 601 págs.).

Loveman, Brian y Elizabeth Lira, *El espejismo de la reconciliación política. Chile 1990-2002* (Santiago, 2002, 482 págs.).

Marsilli, María N., *Hábitos perniciosos: religión andina colonial en la diócesis de Arequipa (siglos XVI al XVIII)* (Santiago, 2014, 156 págs.).

Martínez C., José Luis, *Gente de la tierra de guerra. Los lipes en las tradiciones andinas y el imaginario colonial* (Lima, 2011, 420 págs.).

Martínez L., René, *Santiago de Chile: Los planos de su historia. Siglos XVI a XX, de aldea a metrópolis* (Santiago, 2007, 130 págs.).

Mazzei de Grazia, Leonardo, *La red familiar de los Urrejola de Concepción en el siglo XIX* (Santiago, 2004, 193 págs.).

Medina, José Toribio, *Biblioteca chilena de traductores*, 2ª edición, corregida y aumentada con estudio preliminar de Gertrudis Payàs, con la colaboración de Claudia Tirado (Santiago, 2007, 448 págs.).

Mercedes Marín del Solar (1804-1866). Obras reunidas, compilación, estudio preliminar y notas críticas de Joyce Contreras Villalobos (Santiago, 2015, 642 págs.).

Mistral, Gabriela, *Lagar ii* (Santiago, 1991, 172 págs.).

Mistral, Gabriela, *Lagar ii*, primera reimpresión (Santiago, 1992, 172 págs.).

Mitre, Antonio, *El dilema del centauro. Ensayos de teoría de la historia y pensamiento latinoamericano* (Santiago, 2002, 141 págs.).

Moraga, Pablo, *Estaciones ferroviarias de Chile. Imágenes y recuerdos* (Santiago, 2001, 180 págs.).

Morales, José Ricardo, *Estilo y paleografía de los documentos chilenos siglos XVI y XVII* (Santiago,1994, 117 págs.).

Moreno Jeria, Rodrigo, Jorge Ortiz Sotelo, *Un derrotero del Mar del Sur. El Pacífico americano a fines del siglo XVII* (Santiago, 2018, 539 págs.).

Muñoz Delaunoy, Ignacio y Luis Ossandón Millavil (comps.), *La didáctica de la Historia y la formación de ciudadanos en el mundo actual* (Santiago, 2013, 456 págs.)

Muratori, Ludovico Antonio, *El cristianismo feliz en las misiones de los padres de la Compañía de Jesús en Paraguay*, traducción, introducción y notas Francisco Borghesi S. (Santiago, 1999, 469 págs.).

Mussy, Luis de, *Cáceres* (Santiago, 2005, 589 págs.).

Onetto Pavez, Mauricio, *Historia de un pasaje-mundo: El estrecho de Magallanes en el siglo de su descubrimiento* (Santiago, 2018, 99 págs.).

Oña, Pedro de, *El Ignacio de Cantabria*, edición crítica de Mario Ferreccio P. y Mario Rodríguez (Santiago, 1992, 441 págs.).

Parra, Antonio, *Descripción de diferentes piezas de historia natural las más del ramo marítimo, representadas en setenta y cinco láminas*, edición facsimilar. Acompañada de un estudio de Armando García González, El naturalista portugués Antonio Parra. Su obra científica (Santiago, 2016, 370 págs. y 244 págs.).

Pinto Rodríguez, Jorge, *La formación del Estado, la nación y el pueblo mapuche. De la inclusión a la exclusión*, 2ª edición (Santiago, 2003, 320 págs.).

Piwonka Figueroa, Gonzalo, *Orígenes de la libertad de prensa en Chile: 1823-1830* (Santiago, 2000, 178 págs.).

Plath, Oreste, *Olografías. Libro para ver y creer* (Santiago, 1994, 156 págs.).

Puig-Samper, Miguel Ángel, Francisco Orrego, Rosaura Ruiz y J. Alfredo Uribe (eds.), *"Yammerschuner" Darwin y la darwinización en Europa y América* (Madrid/Santiago, 2015, 350 págs.).

Rebok, Sandra, *Humboldt y Jefferson. Una amistad transatlántica de la Ilustración* (Santiago, 2019, 200 págs.).

Recabarren, Floreal, *La matanza de San Gregorio 1921: Crisis y tragedia* (Santiago, 2003, 117 págs.).

Rengifo S., Francisca, *Vida conyugal, maltrato y abandono. El divorcio eclesiástico en Chile, 1850-1890* (Santiago, 2012, 340 págs.).

Retamal Ávila, Julio y Sergio Villalobos R., *Bibliografía histórica chilena. Revistas chilenas 1843-1978* (Santiago, 1993, 363 págs.).

Rinke, Stefan, *Cultura de masas, reforma y nacionalismo en Chile, 1930-1931* (Santiago, 2002, 174 págs.).

Rojas Flores, Jorge, *Las historietas en Chile 1962-1982. Industria, ideología y prácticas* (Santiago 2016, 549 págs.).

Rosenblitt, Jaime (editor) *Las revoluciones americanas y la formación de Estados Nacionales* (Santiago, 2013, 404 págs.).

Rousso, Henry, *La última catástrofe. La historia, el puente, lo contemporáneo* (Santiago, 2018, 285 págs.).

Rubio, Patricia, *Gabriela Mistral ante la crítica: bibliografía anotada* (Santiago, 1995, 437 págs.).

Sagredo Baeza, Rafael (ed.), *Biblioteca Nacional. Patrimonio republicano de Chile* (Santiago, 2014, 209 págs.).

Sagredo Baeza, Rafael, *La gira del Presidente Balmaceda al norte. El inicio del "crudo y riguroso invierno de un quinquenio (verano de 1889)"* (Santiago, 2001, 206 págs.).

Sagredo Baeza, Rafael (ed.), *Ciencia-mundo. Orden republicano, arte y nación en América* (Santiago, 2010, 342 págs.).

Sagredo Baeza, Rafael y José Ignacio González Leiva, *La Expedición Malaspina en la frontera austral del imperio español* (Santiago, 2004, 944 págs.).

Sagredo Baeza, Rafael, José Ignacio González Leiva y José Compan Rodríguez, *La política en el espacio. Atlas histórico de las divisiones político-administrativas de Chile 1810-1940* (Santiago, 2016, 334 págs.).

Sagredo Baeza, Rafael y Rodrigo Moreno Jeria (coordinadores), *El Mar del Sur en la historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico* (Santiago, 2015, 562 págs.).

Salinas C., Maximiliano, Daniel Palma A, Christian Báez A y Marina Donoso R., *El que ríe último... Caricaturas y poesías en la prensa humorística chilena del siglo XIX* (Santiago, 2001, 291 págs.).

Salinas C., Maximiliano, Micaela Navarrete A., *Para amar a quien yo quiero. Canciones femeninas de la tradición oral chilena recogidas por Rodolfo Lenz* (Santiago, 2012, 234 págs.).

Salinas, Maximiliano, Tomás Cornejo y Catalina Saldaña, *¿Quiénes fueron los vencedores? Elite, pueblo y prensa humorística de la Guerra Civil de 1891* (Santiago, 2005, 240 págs.).

Scarpa, Roque Esteban, *Las cenizas de las sombras*, estudio preliminar y selección de Juan Antonio Massone (Santiago, 1992, 179 págs.).

Sepúlveda Llanos, Fidel, *El canto a lo poeta: a lo divino y a lo humano. Análisis estético antropológico y antología fundamental* (Santiago, 2009, 581 págs.).

Sepúlveda Llanos, Fidel, *El cuento tradicional chileno. Estudio estético y antropológico. Antología esencial* (Santiago, 2012, 522 págs.).

Sepúlveda Llanos, Fidel, *Patrimonio, identidad, tradición y creatividad* (Santiago, 2010, 173 págs.).

Sepúlveda Llanos, Fidel, *Patrimonio, identidad, tradición y creatividad*, 2ª edición (Santiago, 2015, 178 págs.).

Serrano, Sol, *Universidad y Nación* (Santiago, 2016, 308 págs.).

Stabili María Rosaria, *El sentimiento aristocrático. Elites chilenas frente al espejo (1860-1960)* (Santiago, 2003, 571 págs.).

Steffen, Hans, *Problemas limítrofes y viajes de exploración en la Patagonia. Recuerdos de los tiempos del litigio limítrofe ente Chile y Argentina*, traducción y notas al margen Fresia Barrientos Morales y Wolfgang Staub (Santiago, 2015, 314 págs.).

Tafra, Sylvia, *Diamela Eltit: El rito de pasaje como estrategia textual* (Santiago, 1998, 102 págs.).

Tampe, Eduardo S.J., *Catálogo de jesuitas en Chile* (1593-1767) (Santiago, 2008, 304 págs.).

Tesis Bicentenario 2004 (Santiago, 2005, vol. I, 443 págs.).

Tesis Bicentenario 2005 (Santiago, 2006, vol. II, 392 págs.).

Timmermann, Freddy, *Violencia de texto, violencia de contexto: historiografía y literatura testimonial. Chile, 1973* (Santiago, 2008, 195 págs.).

Tinsman, Heidi, *La tierra para el que la trabaja. Género, sexualidad y movimientos campesinos en la Reforma Agraria chilena* (Santiago, 2009, 338 págs.).

Toro, Graciela, *Bajo el signo de los aromas. Apuntes de viaje a India y Paquistán* (Santiago, 1995, 163 págs.).

Torres, Isabel, *La crisis del sistema democrático: las elecciones presidenciales y los proyectos políticos excluyentes. Chile 1958-1970* (Santiago, 2014, 421 págs.).

Urbina Carrasco, Mª Ximena, *La frontera de arriba en Chile colonial* (Santiago, 2009, 354 págs.).

Uribe, Verónica (editora), *Imágenes de Santiago del nuevo extremo* (Santiago, 2002, 95 págs.).

Urrutia, María Eugenia, *Rosamel del Valle, poeta órfico* (Santiago, 1996, 119 págs.).

Valdés Chadwick, Consuelo, *Terminología museológica. Diccionario básico, inglés-español y español-inglés* (Santiago, 1999, 185 págs.).

Valle, Juvencio, *Pajarería chilena* (Santiago, 1995, 75 págs.).

Varas, Augusto y Felipe Agüero, *El proyecto político-militar* (Santiago, 2011, 261 págs.).

Vico, Mauricio, *El afiche político en Chile, 1970-2013* (Santiago, 2013, 185 págs.).

Vico, Mauricio, *Un grito en la pared: psicodelia, compromiso político y exilio en el cartel chileno* (Santiago, 2009, 215 págs.).

Vicuña, Manuel, *Hombres de palabras. Oradores, tribunos y predicadores* (Santiago, 2003, 162 págs.).

Vicuña, Manuel, *Voces de ultratumba. Historia del espiritismo en Chile* (Santiago, 2006, 196 págs.).

Viu Antonia, Pilar García, *Territorios del tiempo, historia, escritura e imaginarios en la narrativa de Antonio Gil* (Santiago, 2013, 270 págs.).

Villalobos, Sergio y Rafael Sagredo, *Los Estancos en Chile* (Santiago, 2004, 163 págs.).

Virgilio Maron, Publio, *Eneida*, traducción castellana de Egidio Poblete (Santiago, 1994, 425 págs.).

Whipple, Pablo, *La gente decente de Lima y su resistencia al orden republicano* (Lima, 2013, 220 págs.).

Y se va la primera... conversaciones sobre la cueca. Las cuecas de la Lira Popular, compilación Micaela Navarrete A. y Karen Donoso F. (Santiago, 2010, 318 págs.).

Zavala, José Manuel y Gertrudis Payàs P., *Los parlamentos hispano-mapuches 1593-1803. Textos fundamentales* (Temuco, 2018, 652 págs.).

Colección Fuentes para el Estudio de la Colonia

Vol. I *Fray Francisco Xavier Ramírez, Coronicón sacro-imperial de Chile*, transcripción y estudio preliminar de Jaime Valenzuela Márquez (Santiago, 1994, 280 págs.).

Vol. II *Epistolario de don Nicolás de la Cruz y Bahamonde. Primer conde de Maule*, prólogo, revisión y notas de Sergio Martínez Baeza (Santiago, 1994, 300 págs.).

Vol. III *Archivo de protocolos notariales de Santiago de Chile. 1559 y 1564-1566*, compilación y transcripción paleográfica de Álvaro Jara H. y Rolando Mellafe R., introducción de Álvaro Jara H. (Santiago, 1995-1996, dos tomos, 800 págs.).

Vol. IV *Taki Onqoy: de la enfermedad del canto a la epidemia*, estudio preliminar de Luis Millones (Santiago, 2007, 404 págs.).

Vol. V *Escribanos de Santiago de Chile. Índice descriptivo (1559-1600)*, estudio preliminar de Marcello Carmagnani (Santiago, 2014, dos tomos 1016 págs.).

Colección Fuentes para la Historia de la República

Vol. I *Discursos de José Manuel Balmaceda. Iconografía*, recopilación de Rafael Sagredo B. y Eduardo Devés V. (Santiago, 1991, 351 págs.).

Vol. II *Discursos de José Manuel Balmaceda. Iconografía*, recopilación de Rafael Sagredo B. y Eduardo Devés V. (Santiago, 1991, 385 págs.).

Vol. III *Discursos de José Manuel Balmaceda. Iconografía*, recopilación de Rafael Sagredo B. y Eduardo Devés V. (Santiago, 1992, 250 págs.).

Vol. IV *Cartas de Ignacio Santa María a su hija Elisa*, recopilación de Ximena Cruzat A. y Ana Tironi (Santiago, 1991, 156 págs.).

Vol. V *Escritos del padre Fernando Vives*, recopilación de Rafael Sagredo B. (Santiago, 1993, 524 págs.).

Vol. VI *Ensayistas proteccionistas del siglo XIX*, recopilación de Sergio Villalobos R. y Rafael Sagredo B. (Santiago, 1993, 315 págs.).

Vol. VII *La "cuestión social" en Chile. Ideas y debates precursores (1804-1902)*, recopilación y estudio crítico de Sergio Grez T. (Santiago, 1995, 577 págs.).

Vol. VII *La "cuestión social" en Chile. Ideas y debates precursores (1804-1902)*, recopilación y estudio crítico de Sergio Grez T., primera reimpresión (Santiago, 1997, 577 págs.).

Vol. VIII *Sistema carcelario en Chile. Visiones, realidades y proyectos (1816-1916)*, compilación y estudio preliminar de Marco Antonio León León (Santiago, 1996, 303 págs.).

Vol. IX *"... I el silencio comenzó a reinar". Documentos para la historia de la instrucción primaria*, investigador Mario Monsalve Bórquez (Santiago, 1998, 290 págs.).

Vol. X *Poemario popular de Tarapacá 1889-1910*, recopilación e introducción, Sergio González, M. Angélica Illanes y Luis Moulián (Santiago, 1998, 458 págs.).

Vol. XI *Crónicas políticas de Wilfredo Mayorga. Del "Cielito Lindo" a la Patria Joven*, recopilación de Rafael Sagredo Baeza (Santiago, 1998, 684 págs.).

Vol. XII *Francisco de Miranda, Diario de viaje a Estados Unidos, 1783-1784*, estudio preliminar y edición crítica de Sara Almarza Costa (Santiago, 1998, 185 págs.).

Vol. XIII *Etnografía mapuche del siglo XIX*, Iván Inostroza Córdova (Santiago, 1998, 139 págs.).

Vol. XIV *Manuel Montt y Domingo F. Sarmiento. Epistolario 1833-1888*, estudio, selección y notas Sergio Vergara Quiroz (Santiago, 1999, 227 págs.).

Vol. XV *Viajeros rusos al sur del mundo*, compilación, estudios introductorios y notas de Carmen Norambuena y Olga Ulianova (Santiago, 2000, 742 págs.).

Vol. XVI *Epistolario de Pedro Aguirre Cerda (1938-1941)*, recopilación y notas Leonidas Aguirre Silva (Santiago, 2001, 198 págs.).

Vol. XVII *Leyes de reconciliación en Chile: Amnistías, indultos y reparaciones 1819-1999*, recopilación e interpretación Brian Loveman y Elizabeth Lira (Santiago, 2001, 332 págs.).

Vol. XVIII *Cartas a Manuel Montt: un registro para la historia social y política de Chile. (1836-1869)*, estudio preliminar Marco Antonio León León y Horacio Aránguiz Donoso (Santiago, 2001, 466 págs.).

Vol. XIX *Arquitectura política y seguridad interior del Estado. Chile 1811-1990*, recopilación e interpretación Brian Loveman y Elizabeth Lira (Santiago, 2002, 528 págs.).

Vol. XX *Una flor que renace: autobiografía de una dirigente mapuche, Rosa Isolde Reuque Paillalef,* edición y presentación de Florencia E. Mallon (Santiago, 2003, 320 págs.).

Vol. XXI *Cartas desde la Casa de Orates*, Angélica Lavín, editora, prólogo Manuel Vicuña (Santiago, 2003, 105 págs.).

Vol. XXII *Acusación constitucional contra el último ministerio del Presidente de la República don José Manuel Balmaceda. 1891-1893*, recopilación de Brian Loveman y Elizabeth Lira (Santiago, 2003, 536 págs.).

Vol. XXIII *Chile en los archivos soviéticos 1922-1991*, editores Olga Ulianova y Alfredo Riquelme (Santiago, 2005, tomo 1: Komintern y Chile 1922-1931, 463 págs.).

Vol. XXIV *Memorias de Jorge Beauchef*, biografía y estudio preliminar Patrick Puigmal (Santiago, 2005, 278 págs.).

Vol. XXV *Epistolario de Rolando Mellafe Rojas*, selección y notas María Teresa González F. (Santiago, 2005, 409 págs.).

Vol. XXVI *Pampa escrita. Cartas y fragmentos del desierto salitrero*, selección y estudio preliminar Sergio González Miranda (Santiago, 2006, 1054 págs.).

Vol. XXVII *Los actos de la dictadura. Comisión investigadora, 1931*, recopilación e interpretación Brian Loveman y Elizabeth Lira (Santiago, 2006, 778 págs.).

vol. XXVIII *Epistolario de Miguel Gallo Goyonechea 1837-1869*, selección y notas Pilar Álamos Concha (Santiago, 2007, 810 págs.).

Vol. XXIX *100 voces rompen el silencio. Testimonios de ex presas y presos políticos de la dictadura militar en Chile (1973-1990)*, compiladoras Wally Kunstman Torres y Victoria Torres Ávila (Santiago, 2008, 730 págs.).

Vol. XXX *Chile en los archivos soviéticos 1922-1991*, editores Olga Ulianova y Alfredo Riquelme (Santiago, 2009, tomo 2: Komintern y Chile 1931-1935, 482 págs.).

Vol. XXXI *El mercurio chileno*, recopilación y estudio Gabriel Cid (Santiago, 2009, 622 págs.).

Vol. XXXII *Escritos políticos de Martín Palma*, recopilación, estudios Sergio Villalobos R. y Ana María Stuven V. (Santiago, 2009, 422 págs.).

Vol. XXXIII *Eugenio Matte Hurtado. Textos políticos y discursos parlamentarios*, compilación, estudio introductorio y notas Raimundo Meneghello M., prólogo Santiago Aránguiz P. (Santiago, 2010, 372 págs.).

Vol. XXXIV *Pablo Neruda-Claudio Véliz, Correspondencia en el camino al Premio Nobel, 1963-1970*, selección, estudio preliminar y notas Abraham Quezada Vergara (Santiago, 2011, 182 págs.).

Vol. XXXV *Epistolario de Alberto Blest Gana*, recopilación y transcripción dirigidas por José Miguel Barros Franco (Santiago, 2011, tomo I, 804 págs., tomo II, 1010 págs.).

Vol. XXXVI *Diccionario de los militares napoleónicos durante la independencia. Argentina, Chile y Perú*, compilación e investigación Patrick Puigmal (Santiago, 2013, 340 págs.).

Vol. XXXVII *Calles caminadas, anverso y reverso*, estudio y compilación Eliana Largo (Santiago, 2014, 552 págs.).

Vol. XXXVIII *Domingo Santa María González (1824-1889). Epistolario*, estudio y compilación Álvaro Góngora Escobedo (Santiago, 2015, 1136 págs.).

Vol. XXXIX *Diccionario de los militares napoleónicos durante la independencia de los países bolivarianos (Colombia, Venezuela, Panamá, Bolivia y Ecuador)*, compilación e investigación Patrick Puigmal (Santiago, 2015, 432 págs.).

Vol. XL *Epistolario de Manuel Montt (1824-1880)*, estudio preliminar, recopilación, transcripción y notas Cristóbal García-Huidobro Becerra (Santiago, 2015, tomo I, 1082 págs., tomo II, 960 págs.).

Vol. XLI *Fuentes para la historia sísmica de Chile (1570-1906)*, estudio preliminar, selección, transcripción y notas Alfredo Palacios Roa (Santiago, 2016, 354 págs.).

Vol. XLII *Un viaje a las colonias. Memorias y diario de un ovejero escocés en Malvinas, Patagonia y Tierra del Fuego (1878-1898),* investigación, estudio introductorio y comentarios Alberto Harambour R., traducción Mario Azara y Alberto Harambour, transcripción Mario Azara (Santiago, 2016, 178 págs.).

Vol. XLIII *Flores de cobre. Chile entre 1969 y 1973*, de Jarka Stuchlik, con un estudio introductorio de Constanza Dalla Porta Andrade, traducido por Gorgias Romero y Willie Barne en colaboración con la autora (Santiago, 2017, 392 págs.).

Vol. XLIV *Chile en los archivos soviéticos 1922-1991*, editores Olga Ulianova y Alfredo Riquelme (Santiago, 2017, tomo 3: Komintern y Chile 1935-1931, 775 págs.).

Vol. XLV *Monografía de una familia obrera. Jorge Errázuriz Tagle, Guillermo Eyzaguirre Rouse*, estudio introductorio Simón Castillo Fernández (Santiago, 2018, 168 págs.).

Vol. XLVI *Epistolario de Rafael Gatica Soiza 1812-1876*, introducción, recopilación, transcripción y notas Sergio Silva Gatica (Santiago, 2019, 313 págs.).

Vol. XLVII *Chile en los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores de Cuba (1960-1974)*, introducción, recopilación, transcripción y notas Ricardo Pérez Haristoy (Santiago, 2019, 341 págs.).

Vol. XLVIII *Testimonios de militares antigolpistas*, presentación y entrevistas Jorge Magasich Airola (Santiago, 2019, 1284 págs.).

Vol. I Jaime Valenzuela Márquez, *Bandidaje rural en Chile central, Curicó, 1850-1900* (Santiago, 1991, 160 págs.).

Vol. II Verónica Valdivia Ortiz de Zárate, *La Milicia Republicana. Los civiles en armas. 1932- 1936* (Santiago, 1992, 132 págs.).

Vol. III Micaela Navarrete, *Balmaceda en la poesía popular 1886-1896* (Santiago, 1993, 126 págs.).

Vol. IV Andrea Ruiz-Esquide F., *Los indios amigos en la frontera araucana* (Santiago, 1993, 116 págs.).

Vol. V Paula de Dios Crispi, *Inmigrar en Chile: estudio de una cadena migratoria hispana* (Santiago, 1993, 172 págs.).

Vol. VI Jorge Rojas Flores, *La dictadura de Ibáñez y los sindicatos (1927-1931)* (Santiago, 1993, 190 págs.).

Vol. VII Ricardo Nazer Ahumada, *José Tomás Urmeneta. Un empresario del siglo XIX* (Santiago, 1994, 289 págs.).

Vol. VIII Álvaro Góngora Escobedo, *La prostitución en Santiago (1813-1930). Visión de las élites* (Santiago, 1994, 259 págs.).

Vol. IX Luis Carlos Parentini Gayani, *Introducción a la etnohistoria mapuche* (Santiago, 1996, 136 págs.).

Vol. X Jorge Rojas Flores, *Los niños cristaleros: trabajo infantil en la industria. Chile, 1880-1950* (Santiago, 1996, 136 págs.).

Vol. XI Josefina Rossetti Gallardo, *Sexualidad adolescente: Un desafío para la sociedad chilena* (Santiago, 1997, 301 págs.).

Vol. XII Marco Antonio León León, *Sepultura sagrada, tumba profana. Los espacios de la muerte en Santiago de Chile, 1883-1932* (Santiago, 1997, 282 págs.).

Vol. XIII Sergio Grez Toso, *De la "regeneración del pueblo" a la huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)* (Santiago, 1998, 831 págs.).

Vol. XIV Ian Thomson y Dietrich Angerstein, *Historia del ferrocarril en Chile* (Santiago, 1997, 279 págs.).

Vol. XIV Ian Thomson y Dietrich Angerstein, *Historia del ferrocarril en Chile*, 2ª edición (Santiago, 2000, 312 págs.).

Vol. XV Larissa Adler Lomnitz y Ana Melnick, *Neoliberalismo y clase media. El caso de los profesores de Chile* (Santiago, 1998, 165 págs.).

Vol. XVI Marcello Carmagnani, *Desarrollo industrial y subdesarrollo económico. El caso chileno (1860-1920)*, traducción de Silvia Hernández (Santiago, 1998, 241 págs.).

Vol. XVII Alejandra Araya Espinoza, *Ociosos, vagabundos y malentretenidos en Chile colonial* (Santiago, 1999, 174 págs.).

Vol. XVIII Leonardo León, *Apogeo y ocaso del toqui Ayllapangui de Malleco, Chile* (Santiago, 1999, 282 págs.).

Vol. XIX Gonzalo Piwonka Figueroa, *Las aguas de Santiago de Chile 1541-1999* (Santiago, 1999, tomo I: "Los primeros doscientos años. 1541-1741", 480 págs.).

Vol. XX Pablo Lacoste, *El Ferrocarril Trasandino* (Santiago, 2000, 459 págs.).

Vol. XXI Fernando Purcell Torretti, *Diversiones y juegos populares. Formas de sociabilidad y crítica social Colchagua, 1850-1880* (Santiago, 2000, 148 págs.).

Vol. XXII María Loreto Egaña Baraona, *La educación primaria popular en el siglo XIX en Chile. Una práctica de política estatal* (Santiago, 2000, 256 págs.).

Vol. XXIII Carmen Gloria Bravo Quezada, *La flor del desierto. El mineral de Caracoles y su impacto en la economía chilena* (Santiago, 2000, 150 págs.).

Vol. XXIV Marcello Carmagnani, *Los mecanismos de la vida económica en una sociedad colonial: Chile 1860-1830*, traducción de Sergio Grez T., Leonora Reyes J. y Jaime Riera (Santiago, 2001, 416 págs.).

Vol. XXV Claudia Darrigrandi Navarro, *Dramaturgia y género en el Chile de los sesenta* (Santiago, 2001, 191 págs.).

Vol. XXVI Rafael Sagredo Baeza, *Vapor al norte, tren al sur. El viaje presidencial como práctica política en Chile. Siglo XIX* (Santiago y México D.F., 2001, 564 págs.).

Vol. XXVII Jaime Valenzuela Márquez, *Las liturgias del poder. Celebraciones públicas y estrategias persuasivas en Chile colonial (1609-1709)* (Santiago, 2001, 492 págs.).

Vol. XXVIII Cristián Guerrero Lira, *La contrarrevolución de la Independencia* (Santiago, 2002, 330 págs.).

Vol. XXIX José Carlos Rovira, *José Toribio Medina y su fundación literaria y bibliográfica del mundo colonial americano* (Santiago, 2002, 145 págs.).

Vol. XXX Emma de Ramón, *Obra y fe. La catedral de Santiago. 1541-1769* (Santiago, 2002, 202 págs.).

Vol. XXXI Sergio González Miranda, *Chilenizando a Tunupa. La escuela pública en el Tarapacá andino, 1880-1990* (Santiago, 2002, 292 págs.).

Vol. XXXII Nicolás Cruz, *El surgimiento de la educación secundaria pública en Chile (El Plan de Estudios Humanista, 1843-1876)* (Santiago, 2002, 238 págs.).

Vol. XXXIII Marcos Fernández Labbé, *Prisión común, imaginario social e identidad. Chile, 1870-1920* (Santiago, 2003, 245 págs.).

Vol. XXXIV Juan Carlos Yáñez Andrade, *Estado, consenso y crisis social. El espacio público en Chile 1900-1920* (Santiago, 2003, 236 págs.).

Vol. XXXV Diego Lin Chou, *Chile y China: inmigración y relaciones bilaterales (1845-1970)* (Santiago, 2003, 569 págs.).

Vol. XXXVI Rodrigo Hidalgo Dattwyler, *La vivienda social en Chile y la construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo XX* (Santiago, 2004, 492 págs.).

Vol. XXXVII René Millar, *La inquisición en Lima. Signos de su decadencia 1726-1750* (Santiago, 2005, 183 págs.).

Vol. XXXVIII Luis Ortega Martínez, *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880* (Santiago, 2005, 496 págs.).

Vol. XXXIX Asunción Lavrin, *Mujeres, feminismo y cambio social en Argentina, Chile y Uruguay 1890-1940*, traducción de María Teresa Escobar Budge (Santiago, 2005, 528 págs.).

Vol. XL Pablo Camus Gayán, *Ambiente, bosques y gestión forestal en Chile 1541-2005* (Santiago, 2006, 374 págs.).

Vol. XLI Raffaele Nocera, *Chile y la guerra, 1933-1943*, traducción de Doina Dragutescu (Santiago, 2006, 244 págs.).

Vol. XLII Carlos Sanhueza Cerda, *Chilenos en Alemania y alemanes en Chile. Viaje y nación en el siglo XIX* (Santiago, 2006, 270 págs.).

Vol. XLIII Roberto Santana Ulloa, *Agricultura chilena en el siglo XX: contextos, actores y espacios agrícolas* (Santiago, 2006, 338 págs.).

Vol. XLIV David Home Valenzuela, *Los huérfanos de la Guerra del Pacífico: el 'Asilo de la Patria'* (Santiago, 2006, 164 págs.).

Vol. XLV María Soledad Zárate C., *Dar a luz en Chile, siglo XIX. De la "ciencia de hembra" a la ciencia obstétrica* (Santiago, 2007, 548 págs.).

Vol. XLVI Peter DeShazo, *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile: 1902-1927*, traducción de Pablo Larach (Santiago, 2007, 390 págs.).

Vol. XLVII Margaret Power, *La mujer de derecha: el poder femenino y la lucha contra Salvador Allende, 1964-1973*, traducción de María Teresa Escobar (Santiago, 2008, 318 págs.).

Vol. XLVIII Mauricio F. Rojas Gómez, *Las voces de la justicia. Delito y sociedad en Concepción (1820-1875). Atentados sexuales, pendencias, bigamia, amancebamiento e injurias* (Santiago, 2008, 286 págs.).

Vol. XLIX Alfredo Riquelme Segovia, *Rojo atardecer. El comunismo chileno entre dictadura y democracia* (Santiago, 2009, 342 págs.).

Vol. L Consuelo Figueroa Garavagno, *Revelación del subsole. Las mujeres en la sociedad minera del carbón 1900-1930* (Santiago, 2009, 152 págs.).

Vol. LI Macarena Ponce de León Atria, *Gobernar la pobreza. Prácticas de caridad y beneficencia en la ciudad de Santiago, 1830-1890* (Santiago, 2011, 378 págs.).

Vol. LII Leonardo León Solís, *Ni patriotas ni realistas. El bajo pueblo durante la Independencia de Chile, 1810-1822* (Santiago, 2011, 816 págs.).

Vol. LIII Verónica Undurraga Schüler, *Los rostros del honor. Normas culturales y estrategias de promoción social en Chile colonial, siglo XVIII* (Santiago, 2013, 428 págs.).

Vol. LIV Jaime Rosenblitt, *Centralidad geográfica, marginalidad política: la región de Tacna-Arica y su comercio, 1778-1841* (Santiago, 2013, 336 págs.).

Vol. LV Pablo Rubio Apiolaza, *Los civiles de Pinochet. La derecha en el régimen militar chileno, 1983-1990* (Santiago, 2013, 346 págs.).

Vol. LVI Stefan Rinke, *Encuentro con el yanqui: norteamericanización y cambio cultural en Chile 1898-1990* (Santiago, 2013, 586 págs.).

Vol. LVII Elvira López Taverne, *El proceso de construcción estatal en Chile. Hacienda pública y burocracia (1817-1860)* (Santiago, 2014, 336 págs.).

Vol. LVIII Alejandra Vega, *Los Andes y el territorio de Chile en el siglo XVI: descripción, reconocimiento e invención* (Santiago, 2014, 324 págs.).

Vol. LVIX Jaime Valenzuela Márquez, *Fiesta, rito y política. Del Chile borbónico al republicano* (Santiago, 2014, 470 págs.).

Vol. LX William Sater, *Tragedia Andina. La lucha en la Guerra del Pacífico. 1789-1884* (Santiago. 2016, 302 págs.).

Vol. LXI Javier E. Rodríguez Weber, *Desarrollo y desigualdad en Chile (1850-2009). Historia de su economía política* (Santiago, 2017, 415 págs.).

Vol. LXII Mauricio Onetto Pavez, *Temblores de tierra en el jardín del Edén. Desastre, memoria e identidad. Chile, siglos XVI-XVII* (Santiago, 2017, 472 págs.).

Vol. LXIII Samuel J. Martland, *Construir Valparaíso: Tecnología, municipalidad y Estado, 1820-1920* (Santiago, 2017, 250 págs.).

Vol. LXIV João Paulo Pimenta, *La independencia de Brasil y la experiencia hipanoamericana (1808-1822)* (Santiago, 2017 422 págs.).

Vol. LXV María Carolina Sanhueza Benavente, *Por los caminos del valle central de Chile: El sistema vial entre lo ríos Maipo y Mataquito (1790-1860)* (Santiago, 2018 148 págs.).

Vol. LXVI Ignacio Chuecas Saldías, *Dueños de la frontera. Terratenientes y sociedad colonial en la periferia chilena. Isla de Laja (1670-1845)* (Santiago, 2018, 540 págs.).

Vol. LXVII Xochitl Guadalupe Inostroza Ponce, *Parroquia de Belén. Población, familia y comunidad de una doctrina aimara. Altos de Arica 1763-1820* (Santiago, 2019, 392 págs.).

COLECCIÓN ESCRITORES DE CHILE

Vol. I *Alone y los Premios Nacionales de Literatura*, recopilación y selección de Pedro Pablo Zegers B. (Santiago, 1992, 338 págs.).

Vol. II *Jean Emar. Escritos de arte. 1923-1925*, recopilación e introducción de Patricio Lizama (Santiago, 1992, 170 págs.).

Vol. III *Vicente Huidobro. Textos inéditos y dispersos*, recopilación, selección e introducción de José Alberto de la Fuente (Santiago, 1993, 254 págs.).

Vol. IV *Domingo Melfi. Páginas escogidas* (Santiago, 1993, 128 págs.).

Vol. V *Alone y la crítica de cine*, recopilación y prólogo de Alfonso Calderón S, (Santiago, 1993, 204 págs.).

Vol. VI *Martín Cerda. Ideas sobre el ensayo*, recopilación y selección de Alfonso Calderón S. y Pedro Pablo Zegers B. (Santiago, 1993, 268 págs.).

Vol. VII *Alberto Rojas Jiménez. Se paseaba por el alba*, recopilación y selección de Oreste Plath, coinvestigadores Juan Camilo Lorca y Pedro Pablo Zegers B. (Santiago, 1994, 284 págs.).

Vol. VIII *Juan Emar, Umbral*, nota preliminar, Pedro Lastra; biografía para una obra, Pablo Brodsky (Santiago, 1995-1996, cinco tomos, c + 4134 págs.).

Vol. IX *Martín Cerda. Palabras sobre palabras*, recopilación de Alfonso Calderón S. y Pedro Pablo Zegers B., prólogo de Alfonso Calderón S. (Santiago, 1997, 143 págs.).

Vol. X *Eduardo Anguita. Páginas de la memoria*, prólogo de Alfonso Calderón S. y recopilación de Pedro Pablo Zegers B. (Santiago, 2000, 98 págs.).

Vol. XI *Ricardo Latcham. Varia lección*, selección y nota preliminar de Pedro Lastra y Alfonso Calderón S., recopilación de Pedro Pablo Zegers B. (Santiago, 2000, 326 págs.).

Vol. XII *Cristián Huneeus. Artículos de prensa* (1969-1985), recopilación y edición Daniela Huneeus y Manuel Vicuña, prólogo de Roberto Merino (Santiago, 2001, 151 págs.).

Vol. XIII *Rosamel del Valle. Crónicas de New York*, recopilación de Pedro Pablo Zegers B., prólogo de Leonardo Sanhueza (Santiago, 2002, 212 págs.).

Vol. XIV *Romeo Murga. Obra reunida*, recopilación, prólogo y notas de Santiago Aránguiz Pinto (Santiago, 2003, 280 págs.).

Colección de Antropología

Vol. I Mauricio Massone, Donald Jackson y Alfredo Prieto, *Perspectivas arqueológicas de los Selk'nam* (Santiago, 1993, 170 págs.).

Vol. II Rubén Stehberg, *Instalaciones incaicas en el norte y centro semiárido de Chile* (Santiago, 1995, 225 págs.).

Vol. III Mauricio Massone y Roxana Seguel (compiladores), *Patrimonio arqueológico en áreas silvestres protegidas* (Santiago, 1994, 176 págs.).

Vol. IV Daniel Quiroz y Marco Sánchez (compiladores), *La isla de las palabras rotas* (Santiago, 1997, 257 págs.).

Vol. V José Luis Martínez, *Pueblos del chañar y el algarrobo* (Santiago, 1998, 220 págs.).

Vol. VI Rubén Stehberg, *Arqueología histórica antártica. Participación de aborígenes sudamericanos en las actividades de cacería en los mares subantárticos durante el siglo XIX* (Santiago, 2003, 202 págs.).

Vol. VII Mauricio Massone, *Los cazadores después del hielo* (Santiago, 2004, 174 págs.).

Vol. VIII Victoria Castro, *De ídolos a santos. Evangelización y religión andina en los Andes del sur* (Santiago, 2009, 620 págs.).

Vol. IX Daniel Quiroz L., *Soplan las ballenas... Fragmentos para una historia de la caza de grandes cetáceos en las costas de Chile* (Santiago, 2020, 408 págs.).

Colección Imágenes del Patrimonio

Vol I. Rodrigo Sánchez R. y Mauricio Massone M., *La Cultura Aconcagua* (Santiago, 1995, 64 págs.).

Colección de Documentos del Folklore

Vol. I *Aunque no soy literaria. Rosa Araneda en la poesía popular del siglo XIX*, compilación y estudio Micaela Navarrete A. (Santiago, 1998, 302 págs.).

Vol. II *Por historia y travesura. La Lira Popular del poeta Juan Bautista Peralta*, compilación y estudio Micaela Navarrete A. y Tomás Cornejo C. (Santiago, 2006, 302 págs.).

Vol. III *Los diablos son los mortales. La obra del poeta popular Daniel Meneses*, compilación y estudios Micaela Navarrete A. y Daniel Palma A. (Santiago, 2008, 726 págs.).

Vol. IV *Si a tanta altura te subes. "Contrapunto" entre los poetas populares Nicasio García y Adolfo Reyes*, compilación y estudios Micaela Navarrete A. y Karen Donoso F. (Santiago, 2011, 530 págs.).

Colección Ensayos y Estudios

Vol. I Bárbara de Vos Eyzaguirre, *El surgimiento del paradigma industrializador en Chile (1875-1900)* (Santiago, 1999, 107 págs.).

Vol. II Marco Antonio León León, *La cultura de la muerte en Chiloé* (Santiago, 1999, 122 págs.).

Vol. III Clara Zapata Tarrés, *Las voces del desierto: la reformulación de las identidades de los aymaras en el norte de Chile* (Santiago, 2001, 168 págs.).

Vol. IV Donald Jackson S., *Los instrumentos líticos de los primeros cazadores de Tierra del Fuego 1875-1900* (Santiago, 2002, 100 págs.).

Vol. V Bernard Lavalle y Francine Agard-Lavalle, *Del Garona al Mapocho: emigrantes, comer- ciantes y viajeros de Burdeos a Chile. (1830-1870)* (Santiago, 2005, 125 págs.).

Vol. VI Jorge Rojas Flores, *Los boy scouts en Chile: 1909-1953* (Santiago, 2006, 188 págs.).

Vol. VII Germán Colmenares, *Las convenciones contra la cultura. Ensayos sobre la historiografía hispanoamericana del siglo XIX* (Santiago, 2006, 117 págs.).

Vol. VII Marcello Carmagnani, *El salariado minero en Chile colonial su desarrollo en una sociedad provincial: el Norte Chico 1690-1800* (Santiago, 2006, 124 págs.).

Vol. IX Horacio Zapater, *América Latina. Ensayos de Etnohistoria* (Santiago, 2007, 232 págs.).

Se terminó de imprimir esta primera edición,
de quinientos ejemplares, en el mes enero de 2020
en Salesianos Impresores S.A.
Santiago de Chile