

BALLENEROS

DE LA AVENTURA A LA NOSTALGIA

AUTORES

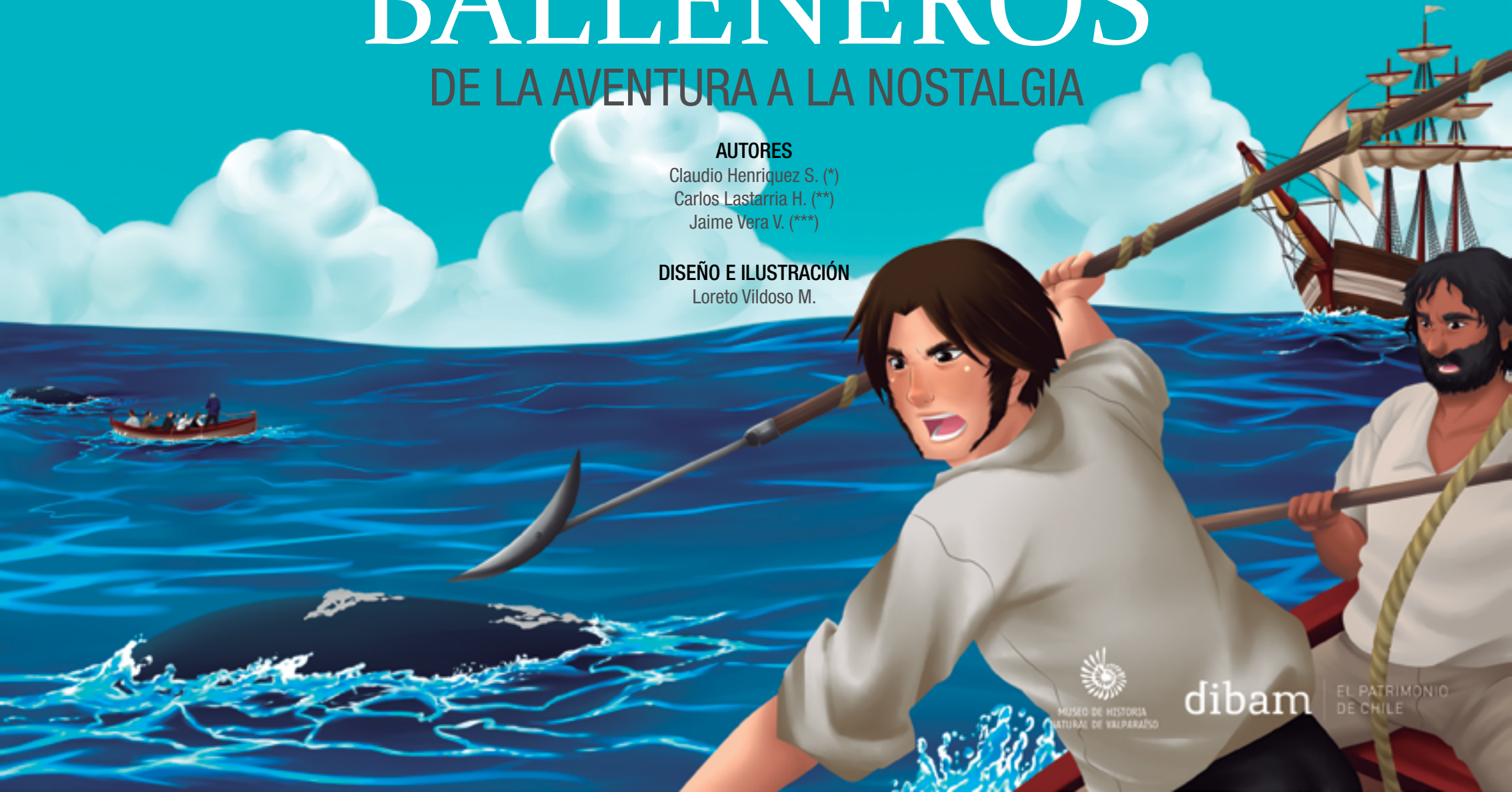
Claudio Henríquez S. (*)

Carlos Lastarria H. (**)

Jaime Vera V. (***)

DISEÑO E ILUSTRACIÓN

Loreto Vildoso M.



MUSEO DE HISTORIA
NATURAL DE VALPARAÍSO

dibam

EL PATRIMONIO
DE CHILE

AUTORES

(*) Claudio Henríquez S.

Jefe Área de Patrimonio Histórico del Museo de Historia Natural de Valparaíso.

() Carlos Lastarria H.**

Curador del Museo de Bellas Artes de Valparaíso.

(*) Jaime Vera V.**

Licenciado y Profesor de Estado en Historia y Geografía UCH.

DISEÑO E ILUSTRACIÓN

Loreto Vildoso M.

AGRADECIMIENTOS A:

Los autores desean testimoniar su reconocimiento al antropólogo **Sr. Daniel Quiroz Larrea**, por permitirnos difundir parte de sus investigaciones sobre la caza de la ballena en Chile; y también a la periodista **Sra. Clara Munita Ortiz** por sus importantes sugerencias al texto.





“De repente, un grito: «¡Por allí resopla, por allí resopla!». El vigía ha descubierto una ballena.”

Yves Cohat.

Valparaíso 1878.

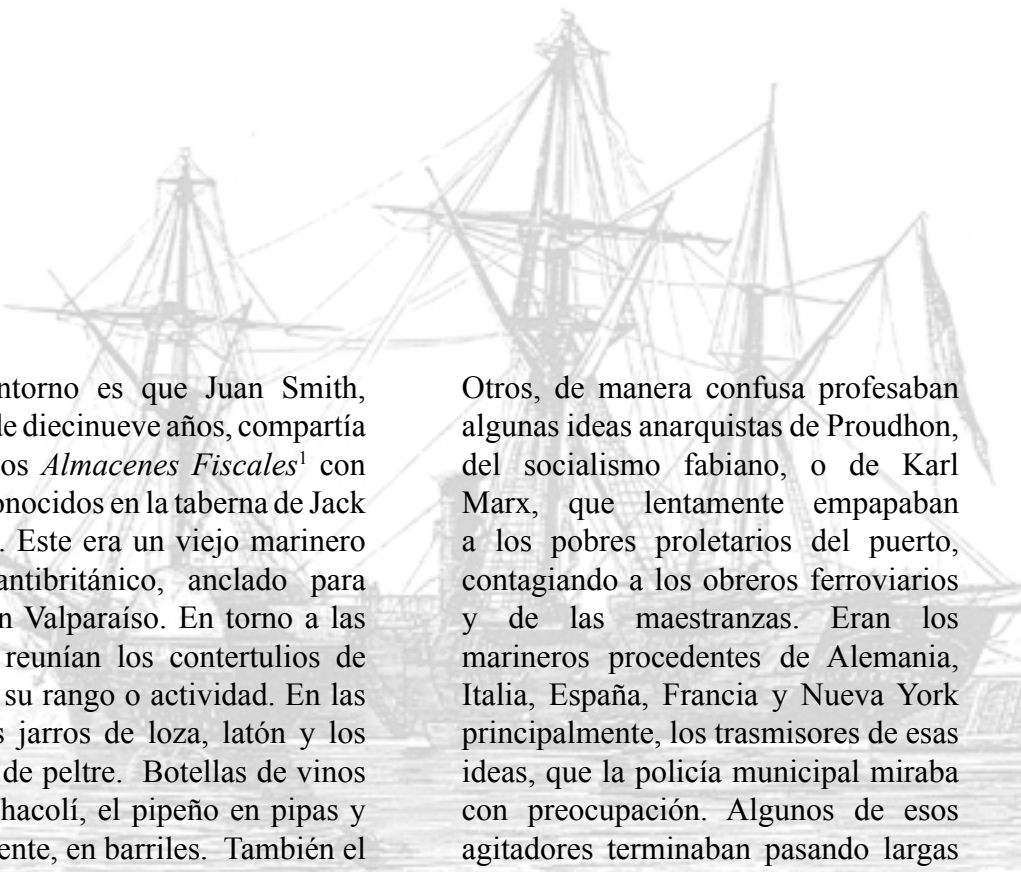
En una calurosa tarde de verano, mientras el fuerte viento sur arrastraba los olores del fondeadero, en una taberna del barrio puerto un grupo de marineros reunidos en torno a una mesa confeccionada con viejos tablones de un velero abandonado, narraban sus aventuras. En esos tugurios, escapando del mal oliente ambiente portuario donde los sudores de los hombres en faenas se confundían con el hollín del carbón, la brea caliente con la que calafateaban los botes, lanchones y faluchos, el olor a pescado, el fuego de cocinerías, el de la basura acumulada y ese inconfundible olor de maestranza, ellos acortaban la tarde en espera del anochecer.





A esa hora se producía el cambio de vida. Los que trabajaban volvían a sus casas y ranchas diseminadas como racimos en la parte alta de los cerros, colgando de las laderas hasta donde se llegaba por polvorientos caminos en verano y sorteando barriales en invierno. De los arrabales convergían al barrio portuario que de día concitaba las labores propias de un puerto en los muelles, barracas, mercados y bodegas para al llegar la noche animar bares, chinganas y prostíbulos. Seres noctámbulos,

bohemos, contrabandistas y mujeres de la noche reemplazaban la actividad de esa parte de la ciudad. El barrio cobraba otra vida hasta el amanecer en que la rutina comenzaba de nuevo entre los almacenes fiscales y el embarcadero. Siempre igual, solo alterada con la llegada de algún gran velero, un temporal, un gran incendio o de vez en cuando, un sismo. Las peleas, enfrentamientos y crímenes eran parte de la cotidianidad.



En ese entorno es que Juan Smith, entonces de diecinueve años, compartía cerca de los *Almacenes Fiscales*¹ con algunos conocidos en la taberna de Jack O'Connor. Este era un viejo marinero irlandés antibritánico, anclado para siempre en Valparaíso. En torno a las mesas se reunían los contertulios de acuerdo a su rango o actividad. En las estanterías jarros de loza, latón y los más finos de peltre. Botellas de vinos como el chacolí, el pipeño en pipas y el aguardiente, en barriles. También el ron negro de Jamaica junto a la chicha de guarda se vertía generosamente entre los asistentes. Tripulantes de barcos extranjeros, obreros del puerto, marineros de la orilla, cargadores de lanchones y otros de las más variadas labores y orígenes integraban la concurrencia. No faltaban los seres oscuros, los que traficaban tabaco, opio, especias, proxenetas o sin oficio.

Otros, de manera confusa profesaban algunas ideas anarquistas de Proudhon, del socialismo fabiano, o de Karl Marx, que lentamente empapaban a los pobres proletarios del puerto, contagiando a los obreros ferroviarios y de las maestranzas. Eran los marineros procedentes de Alemania, Italia, España, Francia y Nueva York principalmente, los transmisores de esas ideas, que la policía municipal miraba con preocupación. Algunos de esos agitadores terminaban pasando largas temporadas en el cerro del presidio.

Juan Smith había retornado de su primer viaje como uno de los arponeros a bordo del *Virginia Marks*, un barco de la *Compañía Chilena de Balleneros*² que tenía sus bodegas y muelle en la *Caleta Las Habas*³, sitio donde guardaban los barriles de aceite de ballena.







Las tripulaciones de estos balleneros eran una verdadera Torre de Babel. Sus capitanes y oficiales siempre fueron norteamericanos e ingleses; los tripulantes, un abanico de nacionalidades: ingleses, irlandeses, asiáticos, portugueses, polinésicos, nórdicos y algunos chilenos reclutados en Valparaíso. Todos llegaron al mar por razones distintas; muchas ocultas o indescriptibles. Los menos eran profesionales, otros ex piratas, contrabandistas, aventureros, ex presidiarios y hasta desertores. Solo el rigor y la dureza de su capitán O'Donnell conseguían mantener el orden y la disciplina con tan heterogénea tripulación.

Juan Smith había sido reclutado algunos años antes cuando el enganchador de los barcos había constatado su fuerza, energía y vitalidad en las faenas portuarias. Eso, unido a su juventud, su porte y presencia, que denotaba



su origen europeo por parte de su padre, un contra maestre de una fragata inglesa, el que un día llegó, permaneció por un tiempo en el puerto, para luego desaparecer para siempre, tras un viaje ya olvidado.

Junto a una jarra de vino generoso recordaba que había nacido en el cerro Arrayán, en los alrededores de la quebrada *San Francisco*⁴. De familia muy humilde, el hogar era compartido con su madre sola y sus hermanos menores. Siendo niño acompañó a su padre al muelle, en donde lo vio por última vez.

Desde la ladera del Arrayán, contemplaba la bahía y la quebrada contigua, la que siempre estaba llena de desperdicios. Evocaba su niñez, cuando abandonó la escuela parroquial que funcionaba cerca de la iglesia de La Matriz, en calle Cajilla, para correr hacia la aventura del puerto.



Junto a otros muchachos recorrían el fondeadero, se desplazaban a las caletas cercanas como la *Del Buey*⁵, la *Del Faro*⁶, *Caleta Jaime*⁷ y la desembocadura del estero de *Las Delicias*⁸. Otras veces, por la parte alta emprendían el camino hasta el cerro del Castillo *San Antonio Alto*, donde estaba el *Cuartel de Artillería*⁹. Pasaban por el *Fuerte Bueras* hasta alcanzar el *Fuerte Ciudadela*, y bajaban por la abrupta quebrada hasta el *Astillero Duprat*¹⁰, en *Las Habas*. Otras veces se entretenían viendo en *El Almendral* los avances en el tendido de líneas del ferrocarril.

También solían ir hasta el antiguo *Solar de Orrego* ya transformado en la *Plaza de la Victoria*, nuevo centro social de la ciudad, donde los días domingo las familias aristocráticas, después de la misa en la *Iglesia de San Agustín*, paseaban por la plaza; o en las tardes, cuando iban a la función del antiguo *Teatro de La Victoria*¹¹. Otra distracción



la encontraban en la costa cercana a los pontones y barcos abandonados o mirando las reparaciones de los veleros en la orilla. Inevitablemente, como la mayoría de porteños, su destino estaría ligado al puerto y la navegación.

Mientras contemplaba la bahía recordaba que a los siete años, en 1866, con su familia habían tenido que escapar cerro arriba durante el bombardeo español.

Por su memoria pasaba la admiración que sentía por los elegantes vestuarios y viviendas de los extranjeros de los cerros Alegre y Concepción. Los variados y extraños idiomas que escuchaba en la calle de La Aduana, en el entorno de la *Plaza Municipal*¹² y en el muelle. Se extasiaba contemplando las vitrinas de las tiendas donde se exhibían productos importados.

Se embelesaba especialmente al ver las cámaras fotográficas que se mostraban en la *Casa y Estudio de Helsby*¹³, toda una novedad para el puerto.



La gran factoría que era *El Emporio Inglés* a pasos de la plaza municipal y del mercado. La bodega de licores *Los Lobos Marinos*, las cristalerías que competían por vender productos de marca inglesa, loza de Bavaria o de Bohemia; productos de Liverpool, de Hamburgo o de Rotterdam con sus escritos en otros idiomas que le llenaban de curiosidad. Juan miraba también, los trajes de las sastrerías *Argain* y *Pülschen* en la calle del Cabo y las sombrererías exhibiendo el popular sombrero hongo, de uso muy británico en Valparaíso y el popular jockey. Para las damas: paraguas o quitasoles según la época y un sinfín de productos como las máquinas de coser *Singer* que revolucionarían los talleres de las modistas, donde forzosamente

llegaban las niñas modestas a ejercer el oficio de costureras. Todos esos productos estaban disponibles para satisfacer las necesidades y gustos de la pujante clase alta porteña.

Él se conformaba con lo poco que su familia le podía dar, con los escasos recursos de su madre, conseguidos a fuerza de lavar ropa, hacer carbón de madera y en las tardes vender pan en el puerto. Tarea que él evitaba y dejaba a sus hermanos. Prefería el puerto, quizás anticipando su destino; y así llegó a trabajar a la orilla cuando alcanzaba los quince años. El escaso borde costero, de los años 1850 se había ido llenando de construcciones, bodegas, factorías y recintos aduaneros.









Así fue como empezó a trabajar de gañán jornalero, primero trasladando fardos y barriles y más tarde los equipajes de los viajeros. Todo por unas monedas. Su relación con las tripulaciones le llevó a enrolarse como grumete en uno de los barcos de la *Sociedad Ballenera Chilena* que navegaba por el Pacífico Oriental en busca de las ballenas francas, jorobadas y los cachalotes, buscando extraer el preciado aceite y esperma¹⁴. Eran los cetáceos que presentaban menos dificultades para las faenas de caza, de por sí riesgosas y siempre de alto peligro por la dura lucha entre la astucia de los hombres y esa especie marina.

Recordaba que solo el año anterior, en su primera experiencia como arponero, había zarpado de Valparaíso un día

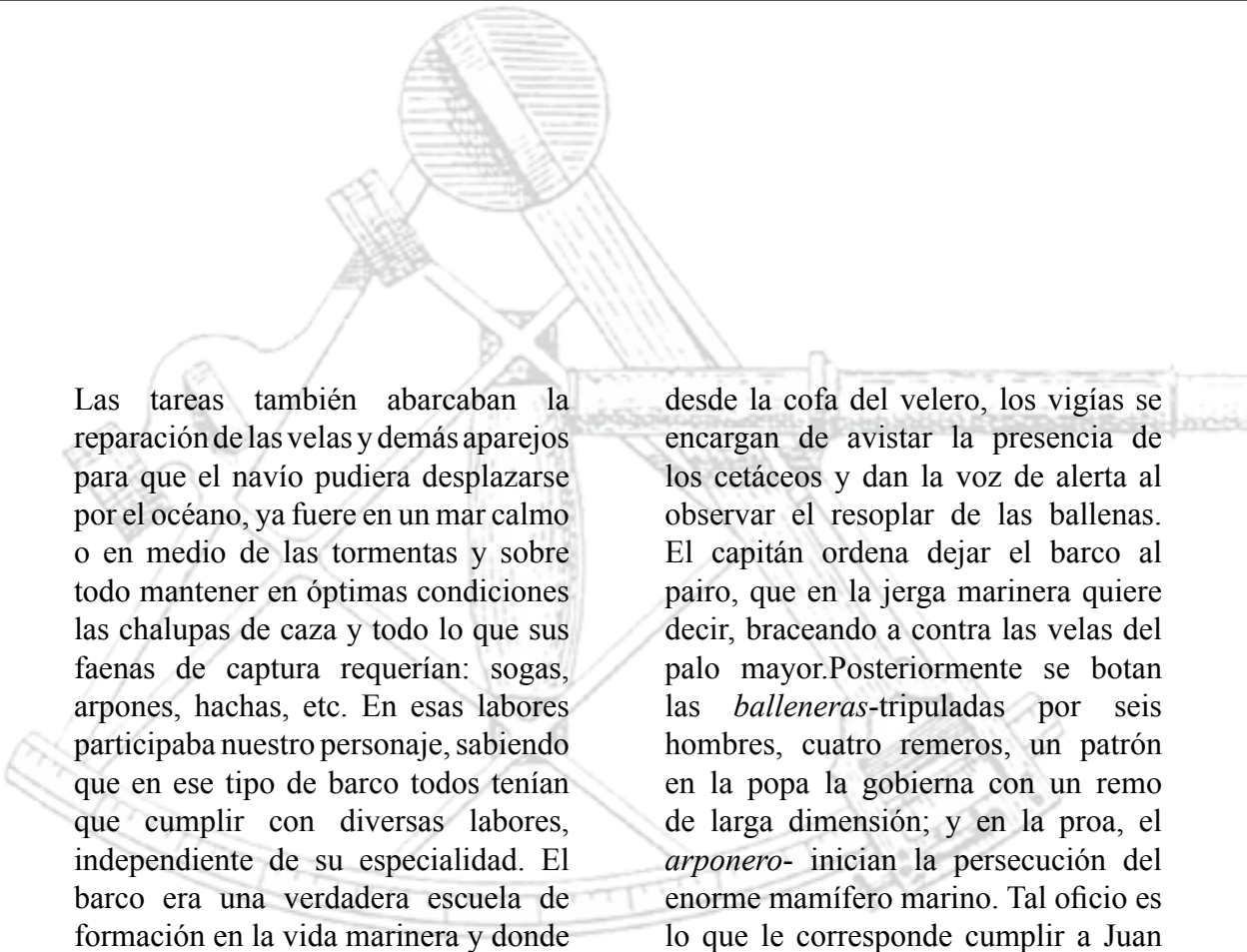
seis de diciembre, en la madrugada, con rumbo N. N. O. aprovechando el viento de popa, durante el día habían navegado a la cuadra, sin perder de vista la costa, solo entrada la noche se alejaban algunas millas de ésta. De vez en cuando se acercaron a la costa en chalupas, con la finalidad de abastecerse de agua dulce.

El viaje hasta Arica fue rápido, había tomado cinco días. El mar calmo y el calor reinante permitían permanecer en cubierta hasta altas horas de la noche.

El *Virginia Marks* se dirigía al Golfo de Panamá a un lugar conocido como *caladero*, localizado en la plataforma continental, donde confluían corrientes cálidas y frías, en las cuales abundaba el plancton, alimento esencial de las ballenas. Pero nunca estaban solos. Navíos de otras nacionalidades

conocían también las migraciones de los cetáceos y les disputaban las preciadas presas. Muchas veces hubo enfrentamientos tanto en el mar como en los puertos donde arribaban, situaciones en las que nuestro protagonista no estuvo ausente.

Salvo en los periodos de caza, la vida a bordo de un ballenero es dura y de jornadas agotadoras. Mantener la disciplina y el trabajo era una misión fundamental del capitán y sus oficiales. Cada miembro de la tripulación hacía su trabajo: limpieza de las cubiertas y dependencias, cuidar el depósito del agua, de los barriles de carne seca, la sal en grandes cantidades y los apreciados barriles con limones y naranjas indispensables para evitar el escorbuto.



Las tareas también abarcaban la reparación de las velas y demás aparejos para que el navío pudiera desplazarse por el océano, ya fuere en un mar calmo o en medio de las tormentas y sobre todo mantener en óptimas condiciones las chalupas de caza y todo lo que sus faenas de captura requerían: sogas, arpones, hachas, etc. En esas labores participaba nuestro personaje, sabiendo que en ese tipo de barco todos tenían que cumplir con diversas labores, independiente de su especialidad. El barco era una verdadera escuela de formación en la vida marinera y donde era indispensable aprender de los navegantes más antiguos.

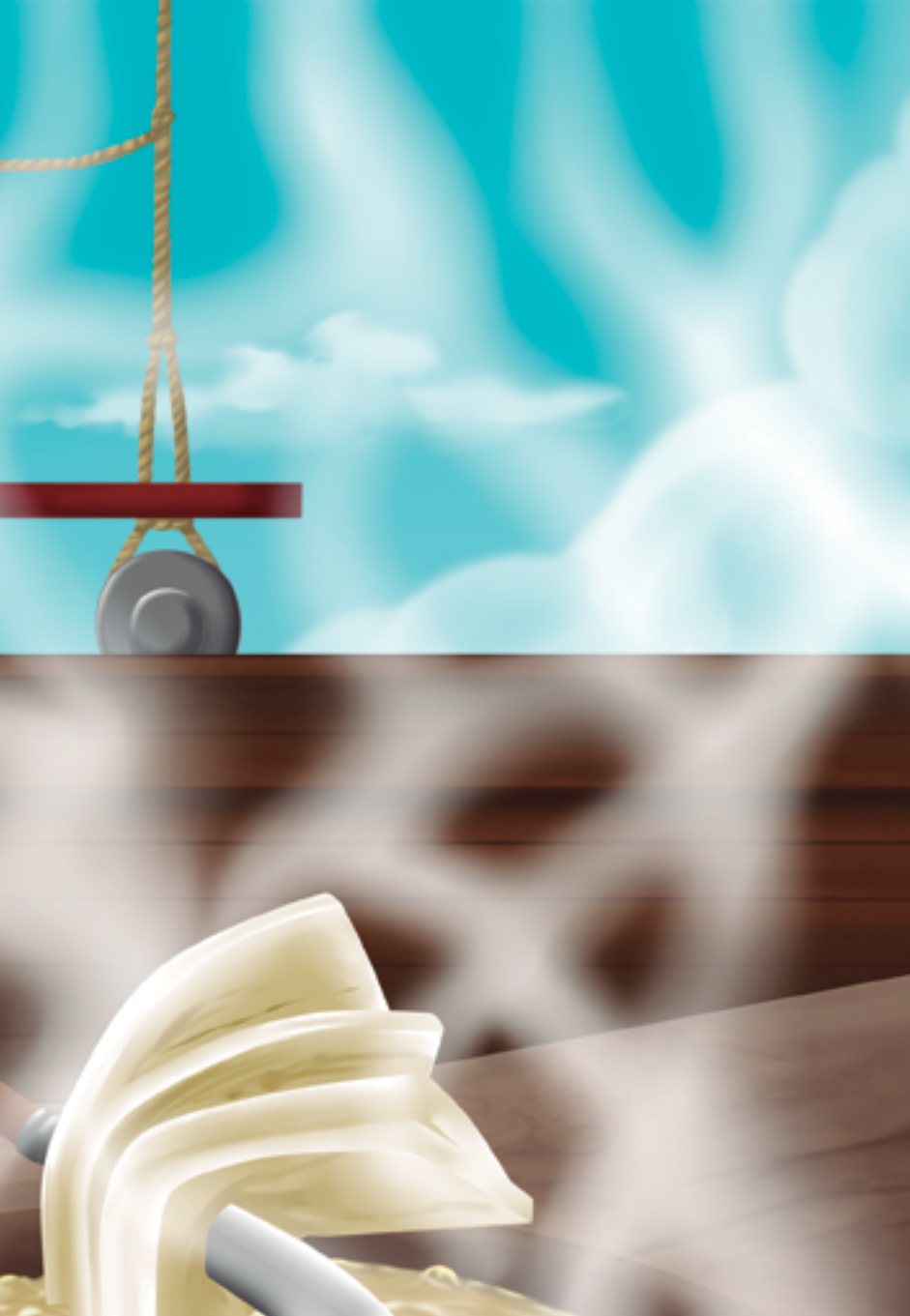
El viaje a Centro América no tuvo mayores contratiempos y cuando el *Virginia Marks* alcanzó la zona de caza, ante los ojos de Juan Smith la vida en el barco cambió radicalmente. Allí la nave se detenía. El ve que

desde la cofa del velero, los vigías se encargan de avistar la presencia de los cetáceos y dan la voz de alerta al observar el resoplar de las ballenas. El capitán ordena dejar el barco al paio, que en la jerga marinera quiere decir, braceando a contra las velas del palo mayor. Posteriormente se botan las *balleneras*-tripuladas por seis hombres, cuatro remeros, un patrón en la popa la gobierna con un remo de larga dimensión; y en la proa, el *arponero*- inician la persecución del enorme mamífero marino. Tal oficio es lo que le corresponde cumplir a Juan Smith; él lleva el arpón que luego lanza con fuerza y precisión sobre el lomo del cetáceo. Una vez que el arpón se encuentra sólidamente clavado sobre el cuerpo de la ballena, la chalupa se aleja retrocediendo lo más rápidamente posible, ya que la reacción del animal suele ser impredecible.







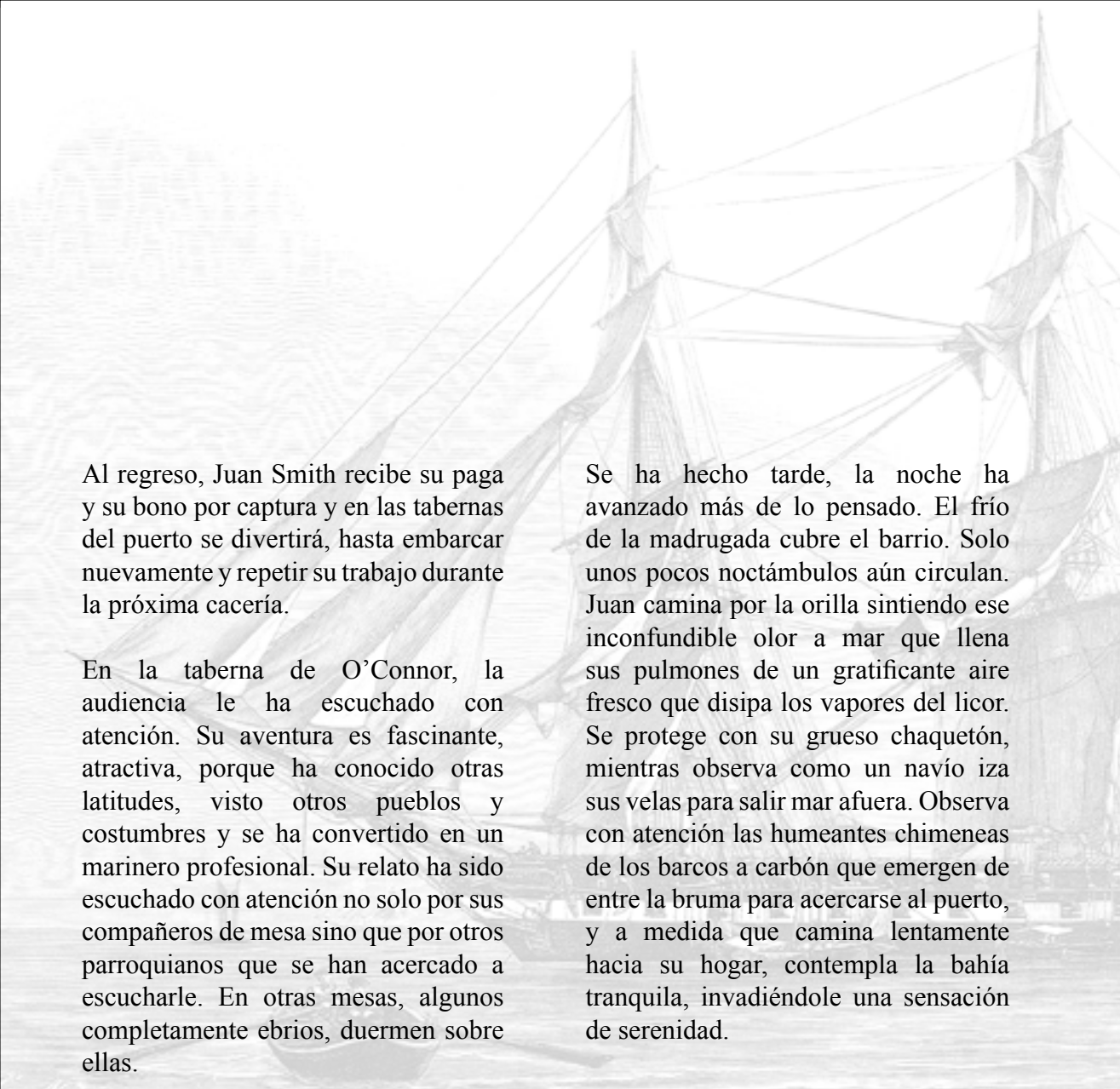


El cetáceo puede hundirse o nadar en la superficie; en el primer caso, cuando la ballena se sumerge, los tripulantes sueltan el cable en toda su longitud y alcance. Estas acciones están sometidas a fuertes presiones, tanto del animal herido como de las inclemencias del mar. Muchas veces las chalupas se voltean y los hombres perecen siendo arrastrados hasta las profundidades. El cetáceo se lleva consigo a sus depredadores. Pero éstos siempre disponen de un hacha como el último recurso para cortar los cables, aunque ello signifique perder la presa para salvar sus vidas.

En el segundo caso, si nada en la superficie, los tripulantes de la *ballenera* dan cable y se dejan arrastrar intentando frenarla con fuerza, para ello enrollan la línea en el poste o lanzan al mar las *drogas*, que consisten en tablones cuadrados que se sujetan verticalmente en la parte trasera del

bote; eran empleadas para que la ballena realice un mayor esfuerzo y así, luego de vencida la resistencia ellos puedan conservar su presa.

Transcurrido un tiempo, Juan observa como el cetáceo pierde sus fuerzas. El patrón de la *ballenera* interviene con una lanza, hiriendo al animal en sus partes sensibles hasta conseguir su muerte. Luego, en el siguiente paso de la faena, el cetáceo es arrastrado al costado del navío, donde es faenado, retirando sus capas de grasa con afiladas cuchillas que son izadas a cubierta y hervidas en calderos para transformarlas en el preciado aceite. El resto del animal es lanzado al mar. En el entorno del velero, el mar se ha vuelto rojo. Cumplidas las faenas de caza, el velero con su preciada carga de cerca de 350 barriles de aceite, retornaba al Muelle de Las Habas del puerto de Valparaíso.



Al regreso, Juan Smith recibe su paga y su bono por captura y en las tabernas del puerto se divertirá, hasta embarcar nuevamente y repetir su trabajo durante la próxima cacería.

En la taberna de O'Connor, la audiencia le ha escuchado con atención. Su aventura es fascinante, atractiva, porque ha conocido otras latitudes, visto otros pueblos y costumbres y se ha convertido en un marinero profesional. Su relato ha sido escuchado con atención no solo por sus compañeros de mesa sino que por otros parroquianos que se han acercado a escucharle. En otras mesas, algunos completamente ebrios, duermen sobre ellas.

Se ha hecho tarde, la noche ha avanzado más de lo pensado. El frío de la madrugada cubre el barrio. Solo unos pocos noctámbulos aún circulan. Juan camina por la orilla sintiendo ese inconfundible olor a mar que llena sus pulmones de un gratificante aire fresco que disipa los vapores del licor. Se protege con su grueso chaquetón, mientras observa como un navío iza sus velas para salir mar afuera. Observa con atención las humeantes chimeneas de los barcos a carbón que emergen de entre la bruma para acercarse al puerto, y a medida que camina lentamente hacia su hogar, contempla la bahía tranquila, invadiéndole una sensación de serenidad.









En el recorrido se encuentra con los primeros trabajadores que se dirigen rumbo al puerto, a sus faenas de siempre. Se anima la vida en torno al barrio de La Matriz. Nada ha cambiado: la rutina, la pobreza y la miseria es la misma de siempre. Valparaíso sigue en su tradicional letargo, el mismo que ha conocido desde niño. Pero él siente que su vida seguirá en el mar, sabe que luego de ese merecido descanso volverá al mismo barco ballenero u otro de la compañía. También sabe que arponeros como él, tan expertos en el oficio, son apetecidos por otras empresas. Le atrae el que pronto navegará por otros mares, conocerá distintas costumbres y quizás años después podría llegar a comandar uno de esos intrépidos barcos, que se desplazan furtivamente

en medio de los océanos en busca de sus valiosas presas. Antes de ingresar a su hogar se vuelve y mira hacia el mar, siente la atracción de ese infinito espacio y el aire marino de la mañana le trae la seguridad de que pronto se reencontrará con su destino más allá del horizonte azul.

NOTAS

- (1).Actual Sector Aduana.
- (2).La Compañía Chilena de Balleneros era una sociedad anónima de capitales ingleses, norteamericanos y chilenos. Participan originalmente grupo de 32 comerciantes radicados en Valparaíso. Desde el año 1872 sus oficinas estaban ubicadas en calle Cochrane N° 115.
- (3).En Avenida Altamirano, actualmente se encuentra Asmar.

- (4).Sector puerto cercano a la Plaza Echaurren.
- (5).Caleta El Membrillo.
- (6).Plaza Rubén Darío, avenida Altamirano.
- (7).Avenida Francia con Errázuriz.
- (8).Estación Barón con Av. Argentina.
- (9).Cerro Artillería Paseo 21 de Mayo, Playa Ancha.
- (10).Actual Asmar en Av. Altamirano.
- (11).El primer Teatro de la Victoria construido por Pedro Alessandri e inaugurado en 1844.
- (12).Plaza Municipal hasta año 1876, posteriormente pasa a denominarse Echaurren.
- (13).El año 1862 John Stephens Helsby se traslada desde Santiago al local de la Cruz de Reyes donde se asocia con Marius Eugene Tiernan. El establecimiento se vendió el año 1866 a Carlos Luis Rowsell.
- (14).Aceite blancuzco, extraído de las cavidades del cráneo del cachalote, se utilizaba en la fabricación de perfumes.

LA CAZA DE LA BALLENA EN CHILE

Finalmente, a través de una línea de tiempo que abarca entre los siglos XVIII y XX, mostraremos algunos hitos relacionados con la caza de este cetáceo en Chile: Sus inicios, evolución y por último su desaparición.

1788.

La fragata ballenera británica “**Amelia**” del capitán J. Swain, es la primera que entra al océano Pacífico, recorriendo el litoral entre Arica e Iquique y realizando una cacería fabulosa. La noticia corrió como reguero y la presencia de extranjeros en aguas sudamericanas aumento notablemente, trayendo serias complicaciones entre españoles e ingleses.

1790, Octubre 28.

Gran Bretaña mediante el **Tratado de San Lorenzo**, logró que los ingleses pudiesen navegar y pescar en el Mar del Sur español, pudiendo desembarcar ocasionalmente, en costas no ocupadas por los españoles para realizar faenas complementarias de la pesca.

1792.

Fue considerado como el año de la **Apertura del Ciclo ballenero** en las costas de Chile, con la presencia de 24 naves británicas, 8 francesas de Dunkerke y 7 norteamericanas. Desde entonces, centenares de balleneros de diferentes países operaban en las aguas del Pacífico frente a las costas chilenas. Este ciclo decaerá en la segunda mitad del siglo XIX hasta desaparecer totalmente hacia 1920.

1793.

Como consecuencia de la Revolución Francesa, las monarquías hispana e inglesa se alían ante el peligro común y un nuevo acuerdo estableció la protección común para naves de ambas naciones en el Pacífico, pudiendo ser recibidas en sus respectivos puertos.

1795.

Llega George Vancouver, subordinado y continuador de los viajes del capitán Cook, en las naves “**Discovery**” y “**Chatham**”.

Es recibido cortésmente por el gobernador Luis de Álava. Los ingleses montan en la playa un taller para reparar sus masteleros. Vancouver viajó a Santiago y escribió un relato de su estadía.

1796.

Nueva alianza de España con la República Francesa: estalla la guerra contra Inglaterra, por su mala fe al enviar naves y balleneros contrabandistas hacia las costas chilenas y peruanas del Pacífico, bajo el pretexto de cazar ballenas.

1802.

Arriba una gran cantidad de naves norteamericanas a Valparaíso.

1810, Septiembre 25.

Es Proclamada en Valparaíso la **Primera Junta Nacional de Gobierno**, con el juramento de fidelidad de los vecinos.

1811, Febrero 21.

Se decreta la libertad de comercio para los puertos de Coquimbo, Valparaíso y Talcahuano.

1819.

Se crea la empresa naviera chilena **Eyzaguirre y Cía.** que desarrolla una ruta comercial hacia Oceanía y la India.

Noviembre 9. Zarpa rumbo a Calcuta la fragata “**Carmen**”, transportando 3.200 quintales de cobre. Pertenecía a **Eyzaguirre y Cía.** e inaugura la ruta comercial Transpacífico - India.

La fragata ballenera “**Rosa del Pacífico**” ex “**Resolution**”, inscribe a Valparaíso como su puerto de registro.

1820, Octubre 10.

Llega a este puerto con mercadería surtida, la fragata “**Stanmore**” procedente de Calcuta. Pertenecía a **Eyzaguirre y Cía.** El intenso tráfico transpacífico de esta empresa duró hasta 1825, cuando se

pierde el mercado Hindú para el cobre chileno.

1822, Julio 7.

El “**Rising Star**”, primera nave a vapor en las costas del Pacífico, traída por Lord Cochrane, navega entre Valparaíso y Quintero con numerosos e importantes pasajeros. Un desperfecto en el navío los obliga a volver a vela.

1830.

El bergantín ballenero “**Buen Suceso**” inscribe a Valparaíso como su puerto de registro.

1840.

José Olivares, a partir de esta fecha habría cazado ballenas, desde Tumbes, Concepción, empleando solamente chalupas balleneras desde la costa.¹

Octubre 21. Llegan al puerto de Valparaíso los barcos “**Chile**” y “**Perú**”, de la empresa británica **Pacific Steam Navigation Company**, iniciando la navegación a vapor

comercial en costas sudamericanas.

1851.

La Casa Comercial **López & Sartori**, envía dos naves a la caza de cetáceos en los mares del Ártico. Uno de los barcos naufraga en 1854 en la costa siberiana del Pacífico, cesando este notable emprendimiento.

1854.

El gobernador marítimo de Talcahuano Carlos Pozzi informa que en ese lugar 66 pescadores empleando 11 chalupas cazan ballenas en las inmediaciones de la costa.²

1860.

El mismo gobernador Pozzi de Talcahuano informa que 10 chalupas balleneras tripuladas por 30 hombres, efectúan cacería de cetáceos entre Tumbes y la Isla Santa María.

Se constituye la **Sociedad Ballenera Mathieu y Brañas**, en Talcahuano, y su

posterior sucesora la **Sociedad Toro y Martínez**.

1862.

Cazadores procedentes de Tumbes, dirigidos por V. Morán, están instalados con su actividad ballenera en playa Boca Lebu, Arauco.³

1863.

La **Memoria del Ministerio de Marina** señala que en ese año existen en los golfos de Concepción y Arauco tres empresas dedicadas a la caza de ballenas: 1. La de José Morán, entre la Isla Santa María hasta la costa de Lebu; 2. De José Olivares desde Tumbes hasta Isla Quiriquina; y 3. De Ramón Pacheco, en la Isla Mocha.

1864.

La goleta ballenera **“Anita”** ex **“Atlantic”** inscribe a Valparaíso como su puerto de registro.

1865.

La barca ballenera **“Mariposa”** ex **“Messenger”** inscribe a Valparaíso como su puerto de registro.

1867.

La barca ballenera **“Pescadora”** ex **“Release”** inscribe a Valparaíso como su puerto de registro.

1869.

La barca ballenera **“Maggie Hill”** ex **“Hamilton”** inscribe a Valparaíso como su puerto de registro.

1871.

La barca ballenera **“Virginia Marks”** ex **“Bird of the Wave”** inscribe a Valparaíso como su puerto de registro.

Se funda la empresa naviera chilena **Sudamericana de Vapores CSAV**. Con 12 naves.

Octubre 15. Se forma la **Compañía**

Chilena de Balleneros como sociedad anónima, domiciliada en Valparaíso. El gobierno de Chile aprueba sus estatutos e inicia sus operaciones con siete buques.

1872.

La barca ballenera **“Grace Marks”** ex **“B. Colcord”** inscribe a Valparaíso como su puerto de registro.

La **Compañía Chilena de Balleneros**, “está en condiciones de entregar aceite clarificado en tarros, cajones o barriles.”⁴ Tiene sus oficinas en calle Cochrane N° 115 y bodegas en Caleta Las Habas, Valparaíso.

1873.

La **Compañía Chilena de Balleneros** comienza a construir un muelle en Caleta Las Habas.

1880.

Durante el segundo semestre, a la **Compañía Chilena de Balleneros** le quedan sólo dos embarcaciones: El

“Grace Marks” y el “Jane Martin”, de las siete con las que había comenzado en 1871.

Juan Macaya, se asocia con un portugués llamado Juan Da Silva, descendiente de una antigua familia de balleneros, y juntos constituyeron la sociedad de **Los dos Juanes**, la cual no duró mucho tiempo.

1880-1933.

Los Macaya siguieron cazando ballenas con chalupa ballenera y arpones de mano, remolcando su presa a la costa.

1892, Agosto 16.

Se funda la **Compañía Nacional de Balleneros**, con capital de \$120.000, para la “pesca de ballenas y operaciones accesorias, como importación y elaboración de aceites aplicables a la industria en general.”⁵

1894.

Adolf Amandus Andresen, noruego, se radicó en Chile ese año. Trajo el primer

cañón arponero el año 1903.

1895, Febrero 14.

Se reorganiza la Compañía Nacional de Balleneros, llamándose ahora **Compañía de Pesca y Refinería de Aceites**, con un capital de \$200.000 y con el propósito de “esplotar la pesca con buques propios i elaboración de aceites i derivados...”⁶

1897.

La **Memoria del Ministerio de Marina** indica que en Valdivia hay 4 chalupas para la caza de ballenas.

1900.

Empieza a poblarse la Caleta de Quintay, estableciéndose primero en forma temporal y después definitivamente, pescadores provenientes de las Caletas de Algarrobo, El Quisco y Valparaíso.

1902.

Paulino Araya crea una compañía pesquera y ballenera en la ensenada de

San Carlos de Corral, para cazar cetáceos con chalupas a remo y arpón de mano.

1903.

Pescadores procedentes de Valdivia cazan dos ballenas grandes cerca de la desembocadura del río Maullín y las procesan en instalaciones de Punta Choroy, Carelmapu.

Balleneros procedentes de Corral se desplazan a cazar ballenas en playa Piñuhuil, Chiloé. Seis o siete botes pequeños salían regularmente de cacería hacia la isla Metalqui.

1905.

Extraordinario desarrollo alcanza la caza de ballenas en Maullín. En la playa de Quillagua y en parajes cercanos al río, en solo un año se establecieron 7 empresas, cada una con 3 o 4 chalupas.

Adolf Andresen se asocia con Mauricio Braun, armador y comerciante. En Ancud se contrata una tripulación avezada en la faena cazadora para la embarcación “El

Magallanes” aportada por Braun.

Mayo 8. Surge como sociedad anónima la **Compañía de Balleneros y Refinadora de Aceite**, en Valparaíso, con capital de \$500.000, para la pesca de ballenas y faenas accesorias. Es disuelta y liquidada después de algunos meses.

Inicia su campaña el barco cazador **“Almirante Montt”** de la **Sociedad Ballenera de Magallanes**.

1906.

Julio 7. La empresa de Andresen y Braun decidió aumentar el capital y se crea la **Sociedad Ballenera de Magallanes**, autorizada por el Decreto Supremo N° 2.905.

La **Sociedad Ballenera de Magallanes** incorpora los cazadores **“Almirante Uribe”** y **“Almirante Valenzuela”**, el barco factoría **“Gobernador Bories”** y el velero **“Cornelia Jacoba”**, adquiridos en Noruega.

El capitán mercante H. C. Korsholm funda la empresa chileno-alemana: **Sociedad**

Ballenera y Pescadora de Valdivia.

1907.

La **Sociedad Ballenera de Magallanes** establece el primer poblado chileno en Isla Decepción, Antártica, como factoría y base carbonera hasta el año 1915.

1901-1908.

“El Nautilus”, “La Perla” y “Pescadora”, forman la flota de la **Compañía Chilena de Balleneros**.

1908.

El Noruego Ch. Christensen trae su flotilla de tres naves, el **“Vesterlide”, “Ravn”** y **“Svip”**, al estrecho de Magallanes, registrándolos en Ancud, Chiloé como empresa **AS Pacific**, subsidiaria de la noruega **AS NOR**. Obtiene licencia para operar en todo el Pacífico Sur.

La **Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia** se fusiona con la **Sociedad Ballenera Christensen**.

1908-1911.

Se funda la **Sociedad Ballenera Christensen y Cia.** con capital de 500.000 coronas noruegas. Emplean tres cazadores, **“Germania”**; **“Noruega”** y **“Ballena”**, y un factoría, el **“Tioga”**.

1909.

La **Compañía Chilena de Balleneros** adquiere el velero **“Josephine”**, para reemplazar a **“La Perla”** que había naufragado en el mes de agosto de 1908.

1911.

La **Sociedad Ballenera Christensen y Cia.** es vendida por considerar insuficiente su producción.

La empresa ballenera chilena **AS Corral** realiza sus actividades de caza en aguas antárticas. Adquiere a la **Sociedad Ballenera Christensen y Cia.**

1911-1912.

La **Sociedad Ballenera de Magallanes** compra los cazadores “**Almirante Señoret**”, “**Almirante Goñi**” y el “**Corral**”.

1912.

Adolf Andresen forma su propia empresa ballenera, con las naves “**Orión**”, “**Noruega**” y “**Corral**”. Emrende campañas en las costas de Chile, Perú y Ecuador.

1913.

La empresa **AS Pacific** termina sus actividades por déficit en su producción. Sufré un accidente el buque factoría “**Iloga**” de la **AS Corral**. La empresa cierra tras sufrir fuertes pérdidas.

La **Sociedad Ballenera Corral** de Jorge Anwandter, instala toda su infraestructura en Corral. Compra los equipos de **AS Corral** y la Estación San Pedro de **AS Pacific**. La nueva empresa se mantiene con éxito hasta 1936.

1915.

Cesa la actividad de la **Sociedad Ballenera de Magallanes**.

Andresen, insatisfecho con la producción lograda y la baja de los precios, vende sus naves y se dirige a Noruega, donde permanece hasta 1933.

1918.

El velero “**Josephine**” transformado en buque de cabotaje, naufraga frente a la bahía de Valparaíso.

1924-1925.

Se funda en Valdivia la **Sociedad Pescadora Chile-Noruega** con poco éxito. Su único cazador, el “**Penguin**”, es vendido a la **Sociedad Ballenera de Corral**.

1927-1932.

La **Sociedad Ballenera Corral** y Valdivia opera desde Corral con “**Scott I**”. En 1932 pone fin a su emprendimiento, luego de vender el buque, a la **Sociedad Ballenera**

Corral.

1933.

Andresen con cincuenta y dos noruegos y un sueco, forman la **Comunidad Chileno-Noruega de Pesca**.

1933-1934.

Naves de la **Comunidad Chileno-Noruega de Pesca** operan en el Golfo de Penas.

1934.

La **Comunidad Chileno-Noruega de Pesca** va a la quiebra y sus naves son vendidas para cancelar deudas.

1936.

La **Sociedad Ballenera Corral** cesa sus actividades, vendiendo sus naves “**Samson**” y “**Scott I**” a la compañía **INDUS**.

1936-1939.

La empresa **INDUS**, inicia su actividad ballenera con una flota de 4 naves cazadoras, 2 buques factorías y plantas terrestres en Corral e Isla Guafo. Su primer barco factoría fue el “Presidente Alessandri” de 1.644 toneladas. Luego fue remplazado por el “INDUS B/F” ex “Cóndor”, reacondicionado para faenas en alta mar durante varios meses. Capaz de almacenar 12.000 barriles de aceite, el Barco Fábrica procesaba carne, aceites y huesos. Operó desde 1938 hasta 1939, cuando la compañía decide construir la estación terrestre de Quintay.

1943, Diciembre 1°.

La empresa **INDUS**, inaugura su Planta Ballenera terrestre en Quintay.

1946.

La antigua empresa de la familia Macaya cambia su nombre a Compañía de Pesca y Comercio de Macaya Hermanos, y adquirió el primer buque cazador ballenero a vapor. Este era el “Juan I” ex “INDUS 2”.

1947, Junio 23.

El Presidente de Chile Don Gabriel González Videla, proclama la soberanía nacional sobre los mares adyacentes a sus costas, cualquiera que sea su profundidad, en toda la extensión necesaria para reservar, proteger, conservar y aprovechar los recursos y riquezas naturales de cualquier naturaleza que en dichos mares se encuentren, estableciendo un límite de 200 millas marinas desde las costas continentales chilenas. Esta acción unilateral sentaría las bases de la doctrina de Zona Económica Exclusiva, consagrada a nivel mundial por la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar de 1982.

1951.

La Compañía de Pesca y Comercio de Macaya Hermanos trasladó su estación ballenera a San Vicente.

1952.

La Compañía de Pesca y Comercio de Macaya Hermanos adquiere el “JUAN II”

ex “Spina”.

1954.

La Compañía de Pesca y Comercio de Macaya Hermanos adquiere el “JUAN III” ex “Sahra” de 355 toneladas.

1956.

La Compañía de Pesca y Comercio de Macaya Hermanos adquiere el “JUAN IV” ex “Sarka” y “Juan V” ex “Satsa”, ambos del mismo tonelaje que el “JUAN III”. El último ballenero fue el “Juan VI” ex “INDUS 17”.

La empresa **INDUS** inaugura la planta **El Molle** en Iquique, considerada la mayor y más moderna de toda la costa del Pacífico Sur Oriental, y a ella se destina la mitad de la flota de buques cazadores, lo que permitiría superar las 2000 ballenas cazadas al año. La planta operaría hasta 1965.



1961.

Se interrumpen los trabajos de la **Planta Ballenera** de Quintay.

1964.

Se reanudan las labores de la **Planta Ballenera** de Quintay, bajo nueva administración japonesa.

1967.

Termina el contrato con la empresa japonesa **Nitto Whaling Co.** que aportó tres modernos barcos cazadores, y renueva la planta de Quintay; tras 24 años de operación continua, cierra para siempre y también termina el capítulo ballenero de la **Compañía INDUS**, obligada a obedecer al Gobierno de Chile, que ratificó ese año el Tratado de la ONU que prohibió la caza de la ballena.

NOTAS

(1), (2) , (3). Según Daniel Quiroz L. en “**Cazadores tradicionales de ballenas en las costas de Chile (1850-1950)**”. **Santiago, 2012**, la caza de la ballena adoptó dos modalidades fundamentales: 1. La **caza clásica desde naves** equipadas expresamente para ello y 2. La **caza tradicional costera**, realizada con una chalupa, arpones de mano y lanzas; persiguiendo ballenas francas y jorobadas. Esta última se efectuó desde inicios del siglo XIX en la costa centro-sur, especialmente en el Golfo de Arauco.

(4), (5), (6). Según Daniel Quiroz L. en “**La Compañía Chilena de Balleneros de Valparaíso (1871-1918)**”. Poyecto FONDECYT 1110826, 2013.

BIBLIOGRAFÍA

Quiroz, Daniel. “**Cazadores tradicionales de ballenas en las costas de Chile (1850-1950)**”. Santiago, 2012.

Quiroz Daniel. “**La Compañía Chilena de Balleneros de Valparaíso (1871-1918)**”. Proyecto FONDECYT 1110826, 2013.

Sepúlveda, Jorge. “**La epopeya de la industria ballenera chilena**”. Rev. de Marina 697, 1997.

Veliz, Claudio. “**Historia de la Marina Mercante de Chile**”. Universidad de Chile. Santiago, 1961.



MUSEO DE HISTORIA
NATURAL DE VALPARAÍSO

dibam

EL PATRIMONIO
DE CHILE