

Itinerarios balleneros

De la caza tradicional a la caza moderna (... o de isla Santa María a caleta Chome, Chile)

DANIEL QUIROZ
GASTÓN CARREÑO

Apertura
PABLO CAMUS
Clausura
LUIS PASTENE



ITINERARIOS BALLENEROS
DE LA CAZA TRADICIONAL A LA CAZA MODERNA (... O DE ISLA SANTA MARÍA A CALETA CHOME)

Colección Cultura y Naturaleza
Volumen I

©Servicio Nacional del Patrimonio Cultural. 2019.
Inscripción N° 305.903

ISBN 978-956-244-447-7

Itinerarios balleneros
De la caza tradicional a la caza moderna (... o de isla Santa María a caleta Chome)

Daniel Quiroz Larrea
Gastón Carreño González

Derechos exclusivos reservados para todos los países

Director del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural
y Representante Legal
Carlos Maillat Aránguiz

Subdirectora de Investigación
y Directora Responsable
Susana Herrera Rodríguez

Diseño de portada y diagramación
Leticia Martínez Vergara

Editora de textos
Pilar de Aguirre Cox

Ediciones del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural
Av. Libertador Bernardo O'Higgins n° 651
Teléfono: 56-2-23605278
www.investigacion.patrimoniocultural.gob.cl
Santiago, Chile, 2019.

IMPRESO EN CHILE/PRINTED IN CHILE

ITINERARIOS BALLENEROS

DE LA CAZA TRADICIONAL A LA CAZA MODERNA
(... O DE ISLA SANTA MARÍA A CALETA CHOME)

DANIEL QUIROZ
GASTÓN CARREÑO

APERTURA
PABLO CAMUS

CLAUSURA
LUIS PASTENE



Chile
en marcha



**SUBDIRECCIÓN DE
INVESTIGACIÓN**

ÍNDICE

PRESENTACIÓN

11

APERTURA

13

INICIO

17

PRIMERA PARTE

CAPÍTULO 1

ISLA SANTA MARÍA, BALLENAS & BALLENEROS

33

Breve historia de la isla

La caza angloamericana de ballenas y lobos marinos

La reacción española

Pescadores de Talcahuano

Arrendatarios

Pescadores de ballenas de la isla

La concesión Farto & Castellón

Conflictos

CAPÍTULO 2

EMERGENCIA DE LOS MACAYA EN LA ISLA SANTA MARÍA

63

La construcción del “mito” Macaya

La familia Macaya, el “enredo” genealógico y la conexión portuguesa

Ocupaciones de Juan Macaya

La pesca con chalupas y el uso de lanchas

Procesamiento de las ballenas
La sociedad Juan Macaya e Hijos
La ballenera de Honorio Fouque
La sociedad Macaya Hermanos

SEGUNDA PARTE

CAPÍTULO 3
CHOME, PUEBLO BALLENERO
105

Construcción de la planta
La flota de Macaya Hermanos
La caza de ballenas
La película *Cabo de Hornos*
Planta ballenera de Chome
Productividad
Visita de Robert H. Clarke
La organización del trabajo y el sindicato

CAPÍTULO 4
LA SUPERVIVENCIA DE UNA EMPRESA BALLENERA
139

Luchando por sobrevivir
Operaciones conjuntas Nitto-Macaya
Los buques japoneses de la Nitto
Trabajadores de Quintay en Chome
El último intento... la alianza con Taiyo Fisheries
Las operaciones del Juan IX
¿Una reconversión posible?... el JUAN VIII
La agonía

FINAL

169

CLAUSURA

177

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

187

PRESENTACIÓN

Las relaciones que los seres humanos establecen con la naturaleza han sido reflexionadas desde disciplinas y perspectivas diversas. Philippe Descola, antropólogo francés y discípulo de Claude Lévi-Strauss, ha llevado en antropología la clásica distinción cultura-naturaleza mucho “más allá”, a lugares no sospechados. Expone que la transformación de la naturaleza en un recurso o mercancía no es un hecho universal ni tampoco una fatalidad, pero se ha traducido en una serie de tropiezos ecológicos, que parecen ahora difíciles de superar. Advierte que la costumbre de separar el universo entre lo cultural y lo natural no es una expresión espontánea de la experiencia humana, sino que es un modo de actuar aprendido y luego repetido. Esta cosmología, imperante en Occidente desde la Ilustración, que distingue entre una naturaleza universal y una cultura contingente, sería solo una de las maneras posibles y disponibles para describir las estructuras del mundo.

Compartamos o no las ideas de Descola sobre las cuatro “cosmologías elementales”, analogismo, totemismo, animismo y naturalismo, nuestro actual desafío es comprender que la diversidad biológica y la cultural representan facetas de un proceso único, del que todos los seres humanos somos parte. Los avances tecnológicos contemporáneos crean novedosas relaciones cultura-naturaleza, mezclando las categorías de tal modo que, en muchos casos, resulta casi imposible distinguirlas.

La Colección Cultura y Naturaleza, que la Subdirección de Investigación del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural desea desarrollar, busca dar a conocer diversos ejemplos que muestran las relaciones que los seres humanos establecen con su entorno natural, siempre con la perspectiva de que todos formamos parte de un mismo universo, no solo físico sino también de sentido. Los seres humanos son también parte de la naturaleza, aunque a veces se olviden que al afectarla a ella todo el sistema se reciente, puesto que estamos íntimamente interconectados.

El texto que a continuación tendrán la posibilidad de leer, centra su relato en las características que tuvo la cacería de ballenas en el centro sur de Chile. En términos de estructura, el texto está dividido en dos partes, cada una con dos capítulos, lo que tiene como objeto generar una narración

cronológica y ordenada de los eventos, pero sin excluir la posibilidad de avanzar y/o retroceder en el relato. La primera parte se refiere a las operaciones balleneras desarrolladas en la isla Santa María entre 1790 y 1950, y en la segunda estudiamos las realizadas en caleta de Chome, en la península de Hualpén, entre 1950 y 1983.

Cuenta el libro, además, con un capítulo de inicio y otro de término. En el inicial se muestran los antecedentes, se definen los conceptos y la metodología usada, se definen los problemas y sus temas principales. En el final se aborda el asunto de la moratoria internacional de la caza comercial de ballenas y su recepción en la prensa nacional. Es el cierre no solo de la planta ballenera de Chome, sino también de la caza de ballenas en el país.

Pablo Camus y Luis Pastene contribuyen con sus textos a una apertura y clausura adecuada del libro, situándolo en un contexto tanto “intelectual” como “experiencial”, usando estos términos con una cierta flexibilidad.

Invitamos a los lectores a disfrutar este libro, que es fruto de más de diez años de investigaciones sobre la caza de ballenas en el golfo de Arauco, realizadas por dos investigadores de la Subdirección de Investigación del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural.

Susana Herrera Rodríguez

Subdirectora de Investigación
Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

APERTURA

Pablo Camus

Pontificia Universidad Católica de Chile

Tras los procesos de modernización capitalista, los ensayos nucleares de Alamogordo y el surgimiento de una idea de crisis ambiental planetaria, el estudio de las interacciones entre cultura y naturaleza ha adquirido inusitada relevancia, pues se ha hecho cada vez más imprescindible comprender cómo las sociedades humanas se han relacionado con su entorno geográfico, los impactos ambientales que han producido los diversos modos de desarrollo y las distintas alternativas para administrar los recursos naturales y los bienes comunes. En las últimas décadas, antropólogos, historiadores, geógrafos y otras disciplinas afines se han abocado a comprender la forma como las culturas perciben su ambiente, qué políticas han implementado y cuáles han sido sus impactos económicos, sociales y ecológicos. En este contexto, creemos que en Chile progresivamente también se ha ido desarrollando un creciente interés por incorporar el estudio de los factores ambientales a las investigaciones en torno a la cultura y a la evolución de la sociedad. Prueba de ello es la colección que se abre con este libro innovador.

En el amplio espectro de los estudios sobre cultura y naturaleza, la investigación y comprensión de las relaciones entre las sociedades humanas con los ecosistemas marítimos y costaneros es una de sus últimas fronteras. En general, el estudio de los espacios marinos se ha realizado, más bien, desde una óptica marcada por lo épico, las hazañas y catástrofes, los naufragios, el poder naval y la descripción de las grandes batallas, travesías y exploraciones. Pero, poco, aunque en forma creciente, se ha investigado acerca de las interacciones entre los distintos actores políticos, sociales y económicos involucrados en la explotación de los recursos marinos, y de las consecuencias e impactos de la modernización capitalista y de sus modos de acumulación en los ecosistemas y en las relaciones de producción en torno al mar.

Sin embargo, como resultado de una larga investigación que da cuenta de una feliz y fructífera conjunción entre historia y antropología, estimamos que este libro es un aporte fundamental para avanzar en la renovación de los

estudios relacionados con los espacios marítimos y costaneros de Chile al incorporar una dimensión que podríamos denominar ambiental. Por medio de una acuciosa investigación en archivos y bibliotecas, y de una valiosa exploración de campo, el libro de Quiroz y Carreño nos da a conocer en profundidad los distintos aspectos de las relaciones de producción en torno a las actividades vinculadas con la explotación de las ballenas y sus impactos económicos y ecológicos desde sus orígenes históricos hasta fines del siglo XX en la zona de Concepción.

Hasta solo unas décadas atrás, debido a su inmensidad, los océanos fueron considerados un espacio inconmensurable e inagotable, carente de historicidad. No obstante, con el surgimiento de la pesca industrial, de la explotación del mar a gran escala y del crecimiento de la contaminación humana, esta noción comenzó a cambiar diametralmente. La nueva narrativa apoyada en la teoría de la tragedia de los comunes terminó por legitimar un proceso histórico de apropiación estatal y privada del mar y de los espacios litorales, lo que implicó el desplazamiento de sus ocupantes ancestrales y el agotamiento de las distintas especies de mamíferos, peces y crustáceos que componen los ecosistemas marinos y costaneros. En el caso de las actividades productivas relacionadas con la caza comercial de ballenas, esta investigación se inserta en ese proceso histórico de despojo de ambientes y de bienes, otrora considerados comunes al estudiar el paso o transformación de una actividad de tipo “artesanal” a otra de naturaleza más bien “industrial” y “empresarial”.

En este libro, que inaugura la colección Cultura y Naturaleza, se describen los orígenes de las actividades balleneras a fines del siglo XVIII y el papel que la isla Santa María cumplió, especialmente como punto estratégico de abastecimiento y descanso. Luego, se analiza en detalle una especie de genealogía de las actividades balleneras en la localidad indicada. Destaca la familia Macaya como artífice de la industrialización de la caza y del aprovechamiento productivo a gran escala de los cetáceos. Familia cuyo patriarca inicialmente se aventuraba a cazar mar adentro con valor y audacia en chalupas de no más de siete metros, premunido solo de un arpón y lanzas de puntas afiladas. Sin embargo, en la década de 1930, la introducción de naves de mayor calado y de buques cazadores incrementó exponencialmente la productividad de la industria ballenera. Rápidamente, la sobreexplotación llevó a la escasez, a la

alerta mundial por la desaparición de los cetáceos y a las restricciones y prohibiciones acordadas internacionalmente. En el fondo, tal como lo demuestra la detallada investigación de Quiroz y Carreño, las actividades relacionadas con la industrialización y el comercio de ballenas representan un buen y dramático ejemplo de lo que ha venido sucediendo con los océanos a partir de la modernización capitalista que han experimentado los espacios marítimos y costaneros que componen nuestra biósfera.

INICIO

Nuestro interés por estudiar la caza de ballenas en las costas chilenas surge en la isla Santa María. En el marco de un proyecto¹ que buscaba estudiar las estrategias adaptativas en los sistemas culturales insulares del litoral húmedo chileno, realizamos una serie de estudios arqueológicos, históricos y etnográficos en dicha isla, aplicando una metodología que habíamos usado previamente en isla Mocha². Los trabajos permitieron generar una pequeña “historia” sobre las ocupaciones humanas en la isla:

“El hallazgo de restos de puntas ‘talcahuanenses’ en la isla nos sugieren la posibilidad de la presencia de cazadores recolectores marítimos hace unos 5.000 años. Desafortunadamente estos hallazgos solo son superficiales y no ha sido posible encontrar los sitios que demuestren la presencia de estas poblaciones arcaicas³. Tampoco tenemos datos que nos aseguren la presencia de poblaciones alfareras tempranas [complejo Pitrén]. Estas carencias, sin embargo, se equilibran con la gran cantidad de información que está apareciendo sobre poblaciones tardías pre y post-hispánicas. La abundancia de restos arqueológicos de procedencia europea nos habla de una presencia más permanente de peninsulares en la isla Santa María que, por ejemplo, la que tuvieron en isla Mocha. No obstante, resulta interesante constatar procesos similares sufridos por estos isleños: su extrañamiento y exilio forzado. Las complejas relaciones que mantuvieron con españoles, ingleses, franceses y holandeses, los hizo sujetos de los vaivenes de la política internacional. Las alianzas con los grupos mapuche del continente, en épocas de alzamientos y malones, los hizo, de cierta manera, temibles. Sin embargo, tal como isla Mocha, isla Santa María no tiene hoy población indígena. La actividad ballenera internacional tuvo en isla Santa María un

¹ Proyecto Fondecyt 1990027, *Estrategias adaptativas en sistemas culturales insulares del litoral higromórfico chileno*, 1999-2001.

² Proyecto Fondecyt 1921129, *Estrategias adaptativas en ecosistemas culturales insulares: el caso de Isla Mocha*, 1992-1994.

³ El conocimiento arqueológico de la isla Santa María se ha incrementado significativamente desde esos trabajos preliminares y han permitido postular la presencia de ocupaciones de cazadores recolectores sin cerámica para el período 70-420 d.C. (Massone *et al.*, 2002).

espacio de gran relevancia durante fines del siglo XVIII y la primera mitad del siglo XIX. El siglo XX es testigo del surgimiento de una de las primeras balleneras chilenas, la de Macaya Hermanos. Hoy en día los habitantes de isla Santa María se dedican principalmente a trabajar en el mar: la pesca, la recolección de algas y mariscos, son el centro de su actividad económica. Los habitantes de isla Santa María tienen, ahora como antes, parientes en isla Mocha. Corresponde a una conexión insular con una gran profundidad histórica” (Quiroz y Sánchez, 2002: 2).

De este párrafo surgen un par de temas que servirán para plantear un nuevo problema de investigación, abordado por otros proyectos: (a) la caza comercial de ballenas en la isla Santa María y (b) el surgimiento de Macaya Hermanos como un emprendimiento ballenero de importancia nacional. Nos interesaba vincular una experiencia local, la caza de ballenas en isla Santa María, con la situación global de la industria ballenera en el mundo. Es así como el 2008 iniciamos un proyecto⁴ que buscaba conocer de manera general y desde una perspectiva antropológica la caza de ballenas. La iniciativa permitió generar una secuencia histórico-cultural de las operaciones balleneras chilenas: caza tradicional-caza clásica-caza moderna de ballenas (Pastene y Quiroz, 2010; Quiroz, 2012, 2014, 2015a) y subrayar la importancia que tuvo la isla Santa María y la familia Macaya en dicha secuencia. En 2011 comenzamos otro proyecto⁵, enfocado en la caza moderna y dedicado principalmente al estudio de las plantas balleneras como la de Chome, que operó la familia Macaya entre 1951 y 1983. En un tercer proyecto⁶ nos concentramos en la caza costera y pelágica de ballenas realizada durante el siglo XIX y relevar una serie de operaciones de caza de lobos y ballenas que pescadores de Tumbes y San Vicente desarrollaron en la isla Santa María, antes de que emergieran Juan Macaya e hijos como balleneros.

⁴ Proyecto Fondecyt 1080115, *La cacería de ballenas en las costas de Chile: una mirada desde la antropología*, 2008-2010.

⁵ Proyecto Fondecyt 1110826. *Antropología e historia de la industria ballenera en Chile (1935-1983)*, 2011-2013.

⁶ Proyecto Fondecyt 1140056, *Una etnografía retrospectiva de la caza de ballenas en las costas de Chile durante el siglo XIX*, 2014-2016.

ENFOQUE Y METODOLOGÍA

La relación entre antropología e historia es un tema recurrente y siempre discutido en ambas disciplinas. El antropólogo británico Edward E. Evans-Pritchard subrayaba la convergencia de la historia (al menos, de algún tipo de historia) con la antropología, pues ambas están tratando fundamentalmente de hacer lo mismo: “traducir un conjunto de ideas en términos de un otro al suyo propio, de manera que aparezca inteligible”; además, “ambas emplean medios similares para lograr este fin”. Si el antropólogo hace trabajo de campo y el historiador revisa archivos “es una diferencia técnica, pero no metodológica” (Evans-Pritchard, 1990: 14). El sociólogo e historiador norteamericano Charles Tilly señala que “a primera vista, antropólogos e historiadores parecen haber sido hechos el uno para el otro”, e incluso se podría 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”. Pero una mirada más fina descubre “fuentes de disenso entre los inamorati”, ya que “los historiadores tienden a estar especialmente interesados en fijar las acciones humanas en el tiempo y menos interesados, o ambivalentes, respecto de fijarlas en el espacio”, mientras que los antropólogos “tienden a estar mucho más apegados al lugar y un poco más relajados respecto de fijar las acciones en el tiempo” (Tilly, 1978: 207-208). El antropólogo inglés Michel Herzfeld describe la relación entre las disciplinas como la de una larga danza, donde “la antropología y la historia han bailado un coqueto *pas de deux* a lo largo de todo el siglo pasado” (Herzfeld, 2001: 55).

Desde nuestro punto de vista, es fundamental contestar la pregunta que se plantea la antropóloga sueca Rebecka Lennartsson cuando, al querer estudiar el comercio sexual en el Estocolmo del siglo XVIII, se siente “como si no tuviera ni un mapa ni una brújula”, extraviada: “¿puede la etnografía ser usada para describir y comprender un mundo perdido?” (Lennartsson, 2011: 107). Pensamos que se puede, pero debemos tener muy claro en qué momento y bajo qué términos el “estar ahí” puede ser reemplazado por el “no estar ahí” (Quiroz, 2016).

La etnografía retrospectiva es una herramienta que nos permite estudiar “el pasado de la misma manera como un antropólogo aborda una sociedad

exótica” (Thomas, 2009: 2) y analizar un modo de vida del ayer como si fuera contemporáneo, usando “los mejores equivalentes históricos de las observaciones de los etnógrafos” (Tilly, 1978: 210). La caza de ballenas es, por supuesto, un “evento del pasado” que no puede ser observado directamente, por lo que debemos recurrir a otro tipo de datos, que llamamos “recuerdos”, “recortes” y “ruinas”: los “recuerdos” de las personas que pudieron observar directamente la experiencia ballenera o les hablaron de ella; los “recortes” que podemos hacer de documentos administrativos, científicos y literarios, de noticias y entrevistas de prensa, depositados en archivos que se refieren a la caza de ballenas; las “ruinas”, aquellos testimonios y huellas materiales posibles de relevar en visitas a los lugares donde la caza de ballenas se produjo (Quiroz, 2015b).

Este libro es una etnografía histórica, es decir, un escrito producido en el marco de la etnografía retrospectiva. La definición etimológica de la etnografía nos remite, en forma irremediable, a la escritura. Las palabras griegas *graphos*, *graphia*, *graphein*, aluden a trazar, grabar, escribir, dibujar, representar; *graphein* originalmente significaba “arañar”, “raspar” y “raer” y luego “delinear” “dibujar” y “pintar”; y, finalmente, “escribir” (Champion, 2012). El término *ethnos* fue usado de diversas maneras entre los antiguos griegos: para designar un colectivo no específico (incluso de animales); para nombrar comunidades situadas fuera de la polis o de la ciudad-estado; para referirse a paganos o gentiles (Larson, 2010). De este modo, entendemos la etnografía como una forma de escritura sobre un “otro” en un sentido muy amplio y vasto. Nos habla de la caza de ballenas en la isla Santa María y de la familia Macaya como un emprendimiento ballenero que surge y trasciende la realidad insular. El otro puede ser, indudablemente, un habitante del pasado, lugar donde se encuentran hoy los cazadores de ballenas.

TEMAS

Existen 89 especies reconocidas de cetáceos (ballenas, delfines y marsopas) que habitan los océanos, lagos y ríos del mundo. Algunas especies son cosmopolitas y aparecen en los mares de polo a polo, mientras que otras están restringidas a ocupar rangos de unos pocos miles de kilómetros cuadrados o menos.

Algunos cetáceos son marinos, otros de agua dulce y unos pocos habitan ambos tipos de ambientes⁷. En Chile se reconoce la presencia de 43 especies, que equivalen casi al 50 % del total de cetáceos del mundo (Aguayo-Lobo, Torres y Acevedo, 1998). Estas especies se reparten entre el suborden Mysticeti (cetáceos de barbas) al que pertenecen las familias Balaenidae (1), Neobalaenidae (1) y Balaenopteridae (6); y el suborden Odontoceti (cetáceos de dientes) compuesto por las familias Physteridae (1), Kogiidae (2), Ziphiidae (10), Delphinidae (19) y Phocoenidae (2). Diez de estas especies se agrupan bajo el término literario “grandes ballenas”: la ballena azul (*Balaenoptera musculus* Burmeister, 1871), la de aleta (*B. physalus* Fisher, 1829), la sei (*B. borealis* Flower, 1865), la de Bryde (*B. edeni* Anderson, 1878), la minke común (*B. acutorostrata* Lacépède, 1804), la minke antártica (*B. bonaerensis* Burmeister, 1867), la franca austral (*Eubalaena australis* Desmoulins, 1822), la franca pigmea (*Caperea marginata* Gray 1846), la jorobada (*Megaptera novaeangliae* Lesson, 1828) y el cachalote (*Physeter macrocephalus* Linnaeus, 1758).

La mayoría de las grandes ballenas, no todas, fueron blanco de los cazadores de ballenas, que por casi doscientos años las buscaron para comercializar su grasa, barbas, huesos y carne (Pastene y Quiroz, 2010). En aguas chilenas la primera especie de ballena en ser cazada con fines comerciales fue la franca, luego vino el turno del cachalote y la jorobada, para finalizar, ya en el siglo XX, con los rorcuales: la ballena azul, la de aleta, la sei y la bryde.

Este libro se construye sobre la convergencia temporal que se produce entre los dos temas enunciados previamente: la caza comercial de ballenas en la isla Santa María y las operaciones balleneras de la familia Macaya. Si elegimos hablar de “la caza de ballenas en la isla Santa María desarrollada por la familia Macaya”, nos enmarcamos en un período muy breve, de apenas unos treinta años o menos (1920-1950), y corremos el peligro de perder de vista el contexto en el que este proceso se produce y sus resultados finales. Pero, en realidad, nos interesa tanto “la caza de ballenas en la isla Santa María” como “las operaciones balleneras de la familia Macaya”, por lo que la cobertura temporal de nuestros estudios se amplía de manera significativa, abarcando casi unos doscientos años (1800-1983).

⁷W. Perrin. The World Cetacea Database. En www.marinespecies.org/cetacea

La caza comercial de ballenas se inicia en el mundo occidental en el siglo X de nuestra era, cuando pescadores vascos comenzaron a capturar ballenas francas (*Eubalaena glacialis* Muller 1776) en las costas del golfo de Vizcaya. Usaban botes abiertos y arpones de mano para obtener la grasa, que luego comercializaban por toda Europa. Los vascos extendieron sus operaciones en aguas atlánticas hasta llegar a Islandia, Groenlandia y Terranova (Canadá) en el siglo XVI, e incluso se instalaron en las costas de Brasil a comienzos del siglo XVII. Entre los siglos XVII y XVIII, continuando con la tradición iniciada por los vascos, holandeses, ingleses, franceses, daneses, rusos y alemanes cazaron ballenas por todo el Atlántico norte. Además incluyeron nuevas ballenas: boreales (*Balaena mysticetus* Linnaeus 1778), jorobadas y grises (*Eschrichtius robustus* Lilljeborg 1861). En la segunda mitad del siglo XVIII comenzaron a perseguir cachalotes al sur de la línea ecuatorial, en Brasil, las Malvinas y la isla de los Estados, hasta alcanzar, cruzando el cabo de Hornos a fines del siglo XVIII, las costas del Pacífico. La caza de ballenas se globalizó por todos los océanos del planeta durante la primera mitad del siglo XIX. Es la denominada caza “tradicional” o “premoderna” (Ellis, 1991).

La caza “moderna” surge en la segunda mitad del siglo XX en el norte de Noruega, con la “invención” del cañón arponero, montado en poderosos buques a vapor construidos para hacer de la cacería una actividad mucho más eficiente. Estas innovaciones permitieron capturar todo tipo de ballenas, incluidos los grandes rorcuales como la ballena azul y la de aleta, y la explotación intensiva de los mares antárticos. Las ballenas se procesaban en plantas costeras o en buques factoría, consideradas verdaderas “fábricas en movimiento” (Clapham y Baker, 2009). El 23 de julio de 1982, la Comisión Ballenera Internacional (CBI) aprobó una moratoria o pausa a la caza comercial de todas las especies de ballenas (Donovan, 1982), que entró en vigor en 1986. Fueron diez siglos de una sostenida y voraz explotación que tuvo serias consecuencias sobre diferentes poblaciones de ballenas.

La isla Santa María se ubica en las costas de Chile, en el extremo sur del golfo de Arauco. A la llegada de los españoles, estaba poblada por grupos mapuche. Los primeros cronistas y viajeros relatan que había dos jefes principales, con unos 650 “hombres de lanza” (Bibar, 1979 [1558]).



Figura 1. Mapa del golfo de Arauco (elaboración propia)

Se sembraba maíz, papas y porotos. A fines del siglo XVI los españoles habían construido una iglesia y convertido al cristianismo a los indígenas, quienes ya tenían ovejas y cultivaban trigo y cebada. Parte de la cosecha era entregada como tributo a los españoles (Pretty, 1904). La presencia continua de europeos en sus costas obligó a las autoridades hispanas a tener un destacamento de soldados (Spielbergen, 1906 [1602]) y luego a establecer un corregimiento y una guarnición militar permanente en isla Santa María (Rosales, 1989). Para evitar que los indígenas colaboraran con los navegantes extranjeros, la isla fue deshabitada, no sabemos si a fines del siglo XVII o comienzos del XVIII, y sus habitantes trasladados a unos terrenos situados en la península de Hualpén, cerca de la ciudad de Concepción (Quiroz y Jeria, 2002). La isla se mantuvo deshabitada durante casi todo el siglo XVIII. Recibió a los primeros balleneros y loberos –ingleses y norteamericanos– en la última década de ese siglo, con lo que se convirtió rápidamente en un lugar de encuentro y descanso para las tripulaciones de las naves extranjeras, las que también aprovechaban de cazar ballenas y lobos en sus

cercanías (Pereira Salas, 1971). Luego de las guerras de la Independencia (1810-1818), la isla se arrendó a empresarios locales para el desarrollo de labores agropecuarias y comenzó su paulatino repoblamiento. Se constituyó, además, en un espacio de privilegio donde pescadores de Talcahuano, San Vicente y de la propia isla empezaron a cazar ballenas con chalupas y arpón manual y a procesarlas en instalaciones costeras (Castillo, 1906a; Quiroz, 2014).

Los Macaya son un grupo familiar extenso, residente en la isla Santa María, que se destacan por haber transformado la caza de ballenas de una labor “artesanal” a otra de naturaleza “industrial” y “empresarial”. No está claro cuándo comienza la familia Macaya a cazar ballenas, pero en la década de 1920 ya estaban involucrados en esta actividad. Juan Macaya Aravena y sus hijos constituyeron un emprendimiento ballenero que se institucionalizó con la creación de la Compañía Chilena de Pesca y Comercio Juan Macaya e Hijos, y la posterior construcción de una planta para el procesamiento de la ballena en Puerto Norte, en la isla Santa María (Hernández, 1998: 39-40). La fuerza laboral de la compañía la constituían los nueve hijos varones de Juan Macaya Aravena, quienes fueron, en realidad, los responsables de la industrialización de la caza de ballenas en la isla. En 1944 muere Juan Macaya Aravena, en 1946 se cambió el nombre de la empresa a Compañía de Pesca y Comercio Macaya Hermanos y se empezó a preparar el traslado de la planta ballenera al continente, ya que, debido al aumento de la producción, se hizo insuficiente la infraestructura instalada en la isla, a lo que se sumó la necesidad de incorporar maquinarias eléctricas y un suministro permanente de carbón, algo imposible de lograr en la isla. En 1948 se compró el fundo Los Lobos, en la península de Hualpén, muy cerca del puerto de Talcahuano, donde se encuentra caleta Chome, y se construyó la nueva planta de Chome. En el año 1951 llegaron las primeras familias de la isla Santa María, quienes les enseñaron el oficio a los habitantes de Chome. De esta manera, el personal de la planta y los tripulantes de los buques se formaron con los pobladores trasladados de isla Santa María y los antiguos habitantes del fundo, contratados para construir la planta, y del poblado, que después de aprender el oficio pudieron integrarse a las actividades balleneras. La planta ballenera de Chome sufrió una fuerte crisis a mediados

de los años sesenta, que intentaron resolver uniendo sus fuerzas con firmas japonesas en dos ocasiones. El resultado de estas alianzas no fue del todo satisfactorio y las operaciones balleneras de la empresa comenzaron a deteriorarse progresivamente.

El 27 de junio de 1979, el Gobierno de Chile ratificó la Convención Internacional para la Regulación de la Caza de Ballenas⁸, la cual fue promulgada por el Decreto Supremo 489 del 11 de julio del mismo año⁹. En 1983 se capturó y procesó la última ballena, y la planta ballenera de Chome cerró definitivamente sus puertas (Pastene y Quiroz, 2010). Es necesario indicar que la caza de ballenas en Chile estaba regulada y administrada desde 1952 por la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), integrada por los Gobiernos de Chile, Perú y Ecuador. La captura de todas las especies de cetáceos, mayores y menores, que recorren o habitan las aguas territoriales chilenas fue prohibida recién el 2 de junio de 2008¹⁰ y las diversas especies fueron declaradas Monumento Natural el 28 de agosto de 2008¹¹. La Ley 20.293, del 14 de octubre de 2008, “prohíbe dar muerte, cazar, capturar, acosar, tener, poseer, transportar, desembarcar, elaborar o realizar cualquier proceso de transformación, así como la conservación o almacenamiento de cualquier especie de cetáceo que habite o surque los espacios marítimos de soberanía y jurisdicción nacional”¹². Las organizaciones ambientalistas nacionales e internacionales consideran que la suma de estos dispositivos legales significa, en la práctica, el establecimiento de un santuario ballenero en sus aguas jurisdiccionales, aunque no esté aprobado por la CBI¹³.

⁸ Decreto Ley N° 2700/1979, Ministerio de Relaciones Exteriores. *Diario Oficial* (Santiago), 27 de junio de 1979.

⁹ Decreto Supremo N° 489/1979, Ministerio de Relaciones Exteriores. *Diario Oficial* (Santiago), 21 de septiembre de 1979.

¹⁰ Decreto 179/2008, Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. *Diario Oficial* (Santiago), 3 de octubre de 2008.

¹¹ Decreto N° 230/2008, Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. *Diario Oficial* (Santiago), 28 de agosto de 2008.

¹² Ley N° 20.293/2008. *Diario Oficial* (Santiago), 25 de octubre de 2008.

¹³ La Comisión Ballenera Internacional ha declarado solo dos santuarios balleneros en el mundo, el del océano Índico (1979) y el Austral en aguas antárticas (1994).

ESTADO DEL ARTE

No hay muchos estudios enfocados en las operaciones balleneras en isla Santa María y sus desarrollos posteriores en el continente. Los más relevantes, en nuestro caso, son los de Luis Castillo (1906a, 1906b), Mabel Rivera y Edgardo Garbulski (1970) y Juan Hernández (1998).

Luis Castillo, biólogo de la Sección Aguas y Bosques del Ministerio de Industrias y Obras Públicas de Chile, publicó un trabajo en 1906,¹⁴ que escribió luego de visitar la isla durante el invierno de 1905. La metodología de trabajo es definida por sus propias palabras. Como viajó en invierno, no le fue “posible tomar parte en las faenas de caza”, sino que se limitó a visitar la isla “recorriéndola en todo su contorno, ocupándome en recoger los datos que estimé necesarios para ilustrar este informe”, pero además equipó “una chalupa ballenera con todos los útiles empleados en la caza, procurando que los tripulantes se desempeñaran en sus respectivos cometidos” (Castillo, 1906a: 495). Ante la imposibilidad de observar directamente el evento lo lleva a realizar una paciente “simulación”, un experimento etnográfico no tan extraño en la antropología. El resultado de sus observaciones y conversaciones en la isla es un breve escrito, de seis páginas, que muestra en toda su complejidad “las primitivas labores con que se realiza la faena” y los precarios métodos “del aprovechamiento industrial” de sus restos (Castillo, 1906a: 496). En la primera parte del texto describe prolijamente las características biológicas de las diversas especies de ballenas que surcan las aguas de la isla Santa María, mientras que la segunda parte corresponde a una detallada descripción de la caza costera de ballenas en la isla Santa María.

En 1970 un grupo de investigadores de la Universidad de Concepción, con el patrocinio del Instituto de Antropología, inició un trabajo antropológico social en “la comunidad ballenera” de Chome, orientado en principio al estudio “de las actividades económicas y de las relaciones de parentesco” en la localidad. Desafortunadamente la investigación se vio interrumpida por los sucesos de 1973 y solo se conserva un breve informe preliminar de sus estu-

¹⁴ Este trabajo fue publicado primero en el *Boletín de la Sociedad de Fomento Fabril* (Castillo 1906a) y luego como una separata editada por el Ministerio de Industrias.

dios (Rivera y Garbulski, 1970). Entre sus conclusiones se destaca la caracterización de Chome como “una comunidad pequeña, de reciente formación en cuanto a su instalación, cuyos miembros están vinculados esencialmente por relaciones de trabajo y parentesco” (1970: 27), siendo su principal medio de subsistencia “las labores de la planta ballenera y la pesca artesanal” (1970: 20). En el trabajo se describen someramente las actividades relacionadas con el procesamiento de las ballenas y la organización del trabajo en torno a estas actividades.

En 1982 el biólogo marino Luis Pastene desarrolla su tesis de grado en la planta ballenera de Chome, dedicando una parte importante del texto a realizar “una síntesis del desarrollo histórico ballenero en Chile, [...] con mayor énfasis el desarrollo de la industria más antigua en el ramo, [...] Macaya Hnos. y Cía” (Pastene, 1982: 3). Esta breve síntesis entrega un marco de referencia histórico preciso, en especial en su “sinopsis de la actividad industrial ballenera en Chile durante el presente siglo” (Pastene, 1982: 18-21), la que, a pesar de algunas ausencias, permite comprender el desarrollo de la caza de ballenas en el país.

Finalmente, Juan Hernández (1998), antiguo profesor de la desaparecida Escuela de Pesca de San Vicente, publicó un libro cuyo propósito era resaltar la importancia de Juan Macaya Aravena y su descendencia en el desarrollo de la industria ballenera en la zona y en el país, “sucesión de hombres de mar que con esfuerzo, tenacidad y sacrificio, lograron levantar una empresa que trajo bienestar a los lugareños de isla Santa María, donde se instaló a vivir el hijo de José Luis Macaya, llegado de España” (Hernández, 1998: contratapa). Es un texto con mucha información sobre la caza de ballenas y su procesamiento, pero carece de un tratamiento adecuado de las fuentes y, por ello, resulta complejo su manejo. Tiene el mérito de recoger relatos elaborados por los propios protagonistas, narraciones que resaltan algunos sucesos, manipulan otros y olvidan aquellos que no se ajustan a una línea argumental predefinida.

ESTRUCTURA DEL LIBRO

El libro está dividido en dos partes, cada una con dos capítulos, con el objeto de generar una narración cronológica y ordenada de los eventos, sin excluir la posibilidad de avanzar y/o retroceder en el relato. La primera parte se refiere a las operaciones balleneras desarrolladas en la isla Santa María y la segunda se ocupa de las realizadas en caleta de Chome, en la península de Hualpén. Tanto Chome como isla Santa María son localidades ubicadas en la Región del Biobío.

En el primer capítulo se aborda la caza comercial de ballenas –y de otros mamíferos marinos– en la isla Santa María antes de la emergencia de los Macaya como operadores balleneros reconocidos. Los primeros datos son de finales del siglo XVIII y corresponden al período denominado “la apertura del Pacífico a los balleneros extranjeros” (Pereira Salas, 1971), en que loberos y balleneros ingleses y norteamericanos utilizaron la isla Santa María como un lugar de refresco y descanso. Durante el siglo XIX, pescadores de Tumbes y San Vicente usaron la isla para cazar lobos y ballenas. El biólogo Luis Castillo elabora un detallado informe sobre las operaciones balleneras desarrolladas en 1906 en la isla Santa María. En 1912 la empresa Farto & Castellón obtuvo del Gobierno una concesión de pesca sobre el litoral oriental de la isla, que incluyó la explotación de cetáceos. Estos procesos ocurren en un contexto dominado por el arriendo de la isla Santa María a particulares y la formación de una hacienda con una clara orientación agropecuaria.

En el segundo capítulo se estudian las operaciones balleneras de la familia Macaya en la isla Santa María, grupo que ganó una posición dominante luego del término de la concesión a Farto & Castellón en 1915. Una serie de innovaciones tecnológicas, el uso primero de lanchas a motor y luego de remolcadores a vapor, y la construcción de una planta para el procesamiento de las carcasas de los cetáceos con un equipamiento más moderno, le permitieron a la empresa resolver los problemas más urgentes de la naciente industria ballenera. La última etapa de este proceso corresponde a la adquisición del JUAN I, el primer buque cazador especializado, que significó una profunda transformación de las operaciones balleneras de la empresa y la necesidad, sobre todo por la falta de energía eléctrica, de buscar un lugar más adecuado para instalar una planta ballenera realmente moderna.

En el tercero se siguen las actividades balleneras de la familia Macaya fuera de la isla Santa María, en caleta Chome, ahora en el continente. La construcción de la planta ballenera les permite usar maquinaria eléctrica y ampliar de la producción, ya que se incorporó una línea de carne y otra de hueso. Luego de ello, la productividad y la flota ballenera se incrementan de manera notable. La planta de Chome fue manejada, en sus inicios, con personas traídas de la isla Santa María, con experiencia en el oficio, que llegaron con sus familias. Se construyó un pueblo en torno a la planta, de modo que en Chome la vida social se estructuró al ritmo de la caza de ballenas y los trabajos que demandaba el procesamiento de sus carcasas. Se constituyó un mosaico de familias interrelacionadas donde los apellidos Macaya y Silva se repiten constantemente. Se formaron nuevos oficios en torno a las nuevas maquinarias, especialmente aquellos relacionados con el conocimiento de motores y de explosivos.

En el cuarto capítulo se analiza el proceso de decadencia de las operaciones balleneras de Macaya Hermanos, que se explica por la disminución de ballenas en las zonas de búsqueda, por la obsolescencia del equipamiento de la empresa y que se arrastraba desde inicios de los sesenta, y también por los limitados esfuerzos de captura por la compañía. Se revisan las sucesivas alianzas de Macaya Hermanos con compañías japonesas, primero Nitto Whaling y luego Taiyo Fisheries, como estrategia de resistencia para revertir ese proceso. No fueron todo lo exitosas que imaginaban y la década de 1980 fue testigo del cierre de la planta ballenera de Chome y del fin de las actividades balleneras de los Macaya.

El libro cuenta, además, con un capítulo de inicio y otro de término. En el inicio se muestran los antecedentes, se definen los conceptos y la metodología usada, y se plantean los problemas y sus temas principales. En el final se aborda el asunto de la moratoria internacional de la caza comercial de ballenas, su recepción en la prensa nacional y los efectos que genera en la única empresa ballenera chilena activa. Son los últimos momentos no solo de la planta ballenera de Chome, sino también de la caza de ballenas en el país. Se comparten también algunas reflexiones sobre este suceso, sobre los recuerdos de aquellos hombres y mujeres que debieron sufrir el cierre de la planta y lo que eso significaba, y sobre la posibilidad/necesidad de conservar la memoria de una actividad hoy tan denigrada.

AGRADECIMIENTOS

Nuestro primer reconocimiento es al Consejo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico de Chile (CONICYT) por el financiamiento entregado para el desarrollo de cuatro proyectos de investigación relacionados con la industria ballenera en Chile y Sudamérica. Este libro fue escrito durante el desarrollo del Proyecto FONDECYT 1170318 “Narrativas etnográficas y operaciones balleneras en las costas sudamericanas entre los siglos XVII y XX: patrones, transformaciones y continuidades”, pero se vio indudablemente alimentado por la información obtenida en los tres proyectos anteriores, financiados por el mismo programa, a saber 1080115 “La cacería de ballenas en las costas de Chile: una mirada desde la antropología”, 1110826 “Antropología e historia de la industria ballenera en Chile (1935-1983)”, y 1140056 “Una etnografía retrospectiva de la caza de ballenas en las costas de Chile durante el siglo XIX”.

Es, por supuesto, un deber fundamental agradecer a todos nuestros “socios epistemológicos” que hicieron posible la inclusión del “punto de vista del nativo”: a José Barrios, Raúl Carvajal, Mario Cid, Juan Cuevas, Manuel Flores, Armando Flores, Juan Hernández, Lucilda Jorquera, Luzvenia Jorquera, Sixto Jorquera, Amado Macaya, Carlos Macaya, Francisco Macaya, Héctor Macaya, Emelina Monsalve, Flor Monsalve, José Monsalve, Valentín Monsalve, Mauricio Moya, Osvaldo Ramírez, Segundo Sepúlveda, Justo Silva, Fernando Silva, Raimundo Silva, Víctor Domingo Silva, Waldo Soto Macaya y Pedro Villegas. También reconocemos la generosa información entregada por Hideo Otsuka, exrepresentante de la Taiyo en Chile y por Eduardo Olguín, exgerente de Macaya Hermanos.

Recibimos una atención privilegiada en los distintos archivos y bibliotecas que consultamos, la que reconocemos en todo su significado: en Santiago, Chile, el Archivo Nacional, en sus secciones Archivo Histórico y Archivo de la Administración, y la Biblioteca Nacional, en sus secciones Sala Medina, Hemeroteca y Periódicos y Microformatos; en Valparaíso, el Archivo en Plaza Sotomayor y el Archivo Histórico en Playa Ancha de la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante de Chile; en Nueva Inglaterra, Estados Unidos, el New Bedford Whaling Museum Library &

Archives de New Bedford y la Nantucket Historical Association Research Library & Archives de Nantucket; en Sandefjord, Noruega, el VestfoldArkiv. Nos vimos favorecidos también por el fluido acceso que tuvimos a los archivos personales de Amado Macaya, en Chome, Concepción; de Klaus Barthelmess, en Colonia, Alemania, y de Kenji Takeuchi, en Yokohama, Japón.

Agradecemos también a los compañeros de ruta en “el camino de la ballena”, investigadores que con sus trabajos aportaron no solo a la formación del corpus de datos, sino también a la diversificación de miradas sobre los distintos temas estudiados: los informes técnicos de Miguel Chapanoff y Álvaro Guerrero y las tesis de grado de Alejandra Espinoza, Carla Andrade y Hugo Pizarro fueron piedras fundamentales para la construcción de este libro.

Un reconocimiento especial al profesor Luis Salvo, por sus significativos aportes, tanto de información escrita como visual, para una mejor comprensión de la caza de ballenas en el golfo de Arauco.

Una deuda particular tenemos con Luis Pastene, biólogo marino, especialista en genética de ballenas y un entusiasta aficionado a la historia de la caza de cetáceos, por su desinteresado aporte en literatura, fotografías y conocimientos sobre la industria ballenera chilena, pero sobre todo porque sin su apoyo e insistencia este libro nunca habría sido escrito.

CAPÍTULO 1

ISLA SANTA MARÍA, BALLENAS & BALLENEROS

La isla Santa María tiene “una forma triangular, orientada hacia el este”, constituida por dos unidades geomorfológicas bien definidas: en la parte occidental, las tierras altas, con alturas entre 40 y 80 metros, “delimitadas por acantilados escarpados, con una suave inclinación al este”; en la parte oriental, las tierras bajas, de no más de 18 metros de alto, que “forman una cuña hacia el este, que comprende una secuencia de líneas de costa, pantanos y dunas emergentes”. Las tierras altas están divididas en dos sectores “por un valle central orientado oeste-este, que integra el drenaje principal de la isla” (Melnick *et al.*, 2006: 1471). Este valle se conoce como el Pajonal de Dolores (Wilson, 1887). La isla tiene una superficie de unos 35 km², un largo máximo de 11,5 km y un ancho máximo de 6,5 km, y se encuentra ubicada en el extremo sur del golfo de Arauco, a unos 30 km de los puertos de Lota y Coronel.

En un estudio hidrográfico de 1886 se hace una pequeña radiografía de la ocupación de la isla:

“En las quebradas se conservan los restos de los bosques y vegetación que antiguamente debió cubrir la isla y estos pocos árboles [...] forman el único recurso con que cuentan sus moradores para proveerse de la leña necesaria a los usos domésticos y es de sentir que no se haya obligado a los arrendatarios a conservar los árboles que quedan en pie y aún a hacer nuevos plantíos [...] la parte alta de Santa María es la más pastosa y cultivada y en ella se ve talar a un buen número de animales de crianza, industria principal a que se dedica el actual arrendatario” (Wilson, 1887: 66).

El clima “es suave y benigno, siendo su temperatura muy uniforme, pues no se experimentan jamás los extremos de calor y frío del continente” (Wilson, 1887: 75). La temperatura anual promedio es de 12,2 °C, con una amplitud térmica de 5,7 °C, y las precipitaciones anuales normalmente no sobrepasan los 900 mm (Hayek y Di Castri, 1975).

BREVE HISTORIA DE LA ISLA

La isla Santa María, “situada en la entrada de la espaciosa bahía de Arauco” (Barros Arana, 1894: 403), estuvo ocupada por grupos humanos al menos desde el siglo I d.C. (Massone *et al.*, 2002). El gobernador Pedro de Valdivia comisiona en 1550 al marino Juan Bautista Pastene para que recorriera toda la costa al sur de Penco en busca de víveres, “La expedición se verifica en espléndidas condiciones, y después de tomar posesión de una isla, que denominó Santa María, regresa Pastene con abundante provisión de maíz y otros alimentos” (Thayer Ojeda, 1914: 404). La isla estaba ocupada por poblaciones mapuche, quienes la nombraban Tralca o Punegen (Rosales, 1989 [1678]).

El militar español Jerónimo de Bibar señala en 1558 que en la isla había dos “caçiques”, uno con unos doscientos “yndios” y el otro con cuatrocientos cincuenta. Un anciano “que tenía una capa de cuero de carnero negro” enfrentó a los españoles “y con un hacha de piedra en una asta de madera hizo una raya por junto de los pies del capitán muy larga, dijo que de allí nos volviésemos, y que no pasásemos su tierra ni le viésemos sus casas, so pena que nos matarían, lo cual nos declaró un yanacona que entendía la lengua”. Sin embargo, por la fuerza “sojuzgamos la isla toda en breve, y recogimos algunas piezas, y amansándolas nos ayudaron a traer toda provisión para la galera y galeón, de maíz y papas y frisoles que les tomaron” (Bibar, 1979 [1558]: 173-174).

La expedición del marino inglés Thomas Cavendish llegó a la isla en 1587 y logró reunirse “con dos que eran los principales de la tierra, que vienen a recibirlo a la playa” y lo llevan a “un lugar donde los españoles había levantado una iglesia con cruces y altares en ella”. Los españoles “los habían convertido a todos al cristianismo”. Junto a la iglesia había “dos o tres bodegas repletas de trigo y cebada recién cosechadas y guardadas en cajas de paja de una fanega de grano por caja”. Había también en los almacenes, junto al trigo y la cebada, “cajas de papas que eran muy buenas para comer”, todo destinado a los españoles, “quienes debían venir por su tributo”. La tierra entregaba “muchos tipos de frutas, cerdos y gallinas”. Se aprovisionaron “con tanto grano como pudimos, con tantos cerdos como sal había para espolvorearlos, con una gran cantidad de gallinas, de bolsas de raíces de papas, con cerca de quinientos

pescados secos y trigo de Guinea, que es llamado maíz”. El capitán Cavendish invitó a bordo a “los dos principales de la tierra”, les hizo regalos y “los agasajó con vino”. Después de haber tomado “todo lo que pudimos, dejamos atrás una maravillosa bodega” (Pretty, 1904: 302-303). Richard Hawkins, otro marino inglés, pasó por la isla en 1593 y declaró que “la isla es pequeña y baja, fértil y bien poblada, con indios y algunos españoles” (Hawkins, 1847 [1622]:148).



Figura 2. Grabado de la isla Santa María, c. 1619 (Spielbergen, 1906 [1619]).

En 1617 el oficial naval holandés Joris van Spilbergen encuentra la isla poblada, además de los indígenas, por un destacamento de soldados españoles a caballo. Luego de un importante entrevero, en el que mueren cuatro españoles y quedan heridos dos holandeses, consigue una “gran cantidad de ovejas, gallinas y otras provisiones necesarias” y luego procede a “prender fuego a todas sus viviendas, que arden muy fácil y rápido, ya que están hechas y cubiertas con caña”. Su parecer es que la isla “es muy buena, fértil y saludable”. Aunque no tiene minas de oro o plata, hay “abundancia de trigo, cebada, frijoles, ovejas, gallinas y similares; en esta última expedición trajimos unas quinientas ovejas y muchas otras cosas” (Spilbergen, 1906 [1602]: 54-55).

El relato del viaje del navegante inglés John Narborough resume el conocimiento que había sobre la isla y sus habitantes en la segunda mitad del siglo XVII. Algunos vecinos de Valdivia le cuentan en 1670 que “la isla santa María es administrada por los españoles; tienen un fuerte con cinco piezas de artillería, pero hay pocos españoles viviendo ahí; abunda en provisiones tales como cerdos, ovejas, maíz y patatas” (Narborough, 1711: 94). El misionero y cronista jesuita Diego de Rosales relata en 1678 que la isla Santa María

“es llana y rasa, se extiende tres leguas en longitud, y dos en latitud; la refrescan clarísimos y dulces manantiales y arroyuelos, que la fertilizan y conservan en perpetua amenidad, y verdura; rinde muy colmadas cosechas de trigos, cebada, maíz, papas, y cuanto en ella se siembra. Se cría el ganado ovejuno muy gordo, y sabroso por comer yerbas, que participan de salitral. El mar que la rodea es muy fecundo de pescado, y marisco. Leña tiene poca [...] por no desterrarse de su Patria, fácilmente se humillaron al yugo del dominio Español, y recibieron la ley evangélica, dejándose gobernar de un corregidor, y un sacerdote” (Rosales, 1989 [1678] I: 260-261).

La isla fue despoblada, no sabemos si a fines del siglo XVII, como lo fue isla Mocha (Quiroz, 1994), o a comienzos del XVIII, y sus habitantes trasladados a unos terrenos situados en la península de Hualpén (Quiroz y Jeria, 2002).

En un documento firmado por el Fiscal Protector de Indios en 1757 aparecen algunas noticias de su destino:

“Don Alonso Tejeda Calhuante, cacique de la Isla de Santa María representando que de esta Isla fue trasladado él y los suyos al territorio de Gualpen, jurisdicción de Puchacay, de que se ejecutó por este superior gobierno considerando podía ser perjudicial la población de la Isla y así se desalojaron los Indios con pérdida de sus ganados, que con efecto se mantuvieron en dicho sitio de Gualpen sin incomodidad hasta que por los

españoles se fue usurpando el terreno con notable detrimento de los indios, por lo que concluye pidiendo se le ampare en la posesión de otras tierras con exclusión de los españoles”¹⁵.

La isla se mantuvo desocupada, sin población indígena ni española, por cerca de un siglo hasta que, a fines del siglo XVIII, balleneros y loberos extranjeros comienzan a usarla como un lugar de caza de ballenas y lobos, aprovisionamiento de agua, madera y refrescos, y descanso de las tripulaciones.

LA CAZA ANGLOAMERICANA DE BALLENAS Y LOBOS MARINOS

La isla Santa María tiene una antigua y notable vinculación con la caza de mamíferos marinos. Diversos buques con bandera extranjera recalaron en la isla para cazar lobos y ballenas, hacer reparaciones, obtener provisiones y descansar (Pereira Salas, 1971). En 1797 la fragata MARYLAND, de New Bedford, al mando del capitán Liscomb, se convirtió en el primer buque ballenero en registrar su paso por la isla Santa María (Pereira Salas, 1936: 20).

El rol que jugaba la isla como lugar de encuentro en los largos viajes balleneros y loberos de comienzos del siglo XIX queda bien ejemplificado en las peripecias de la fragata lobera CONCORDE, de Salem, capitán Obed Wyer (Pereira Salas, 1936: 22). La fragata zarpó de Salem el 23 de octubre de 1799 con el objeto de cazar lobos marinos en las costas de Chile, obtener sus pieles, llevarlas a China, cambiarlas por té y otros productos y volver a casa a través del cabo Buena Esperanza. Esta vuelta al mundo finalizó recién el 16 de julio de 1802. La fragata se encuentra tres veces en la isla Santa María. La primera vez entre el 16 y el 25 de marzo de 1800; la segunda entre el 4 de noviembre y el 29 de diciembre de 1800, y la tercera entre el 8 y el 30 de abril de 1801. La isla no tenía población permanente. El CONCORDE permanece un total de 89 días en la isla durante este viaje (Appleton, 1947).

El 16 de marzo de 1800 el CONCORDE fondea, por primera vez, en el lado sur de la isla Santa María, y en la bitácora de su viaje se indica:

¹⁵ Informe del Fiscal Protector de Indios Domingo de Azúa sobre los indios trasladados de la isla de Santa María. Santiago, 20 de abril de 1757. Fondo Capitanía General, vol. 522, fs 190 y 190v. Archivo Histórico Nacional (Santiago de Chile).

“El agua se encontraba a una milla de distancia, al oeste. Desembarcamos y conseguimos unos buenos duraznos. Encontramos varios balleneros de Nantucket, que habían salido el primero de febrero. Todos fuimos a la bodega del buque a preparar los recipientes de agua para ir a tierra. Vimos una gran cantidad de manzanos, pero no manzanas, parras de fresas, pero no fresas, arándanos verdes. Hay un huerto donde supongo algunos balleneros plantaron arvejas, porotos, repollos y papas, ahora recién salidas” (Appleton, 1947: 157-158).

El 17 de marzo escapan dos tripulantes en una de las embarcaciones del buque y se internan por la isla. Los buscan, pero solo encuentran el bote y no los hombres. Pero, más importante, “conseguimos un montón de manzanas y duraznos, que fue una comida de gracias, después de haber estado tanto tiempo con provisiones saladas”; así, tienen “una gran cantidad de verduras y ensaladas que evitarán el escorbuto”. El resto del tiempo, los loberos se dedican a llenar los barriles con agua dulce y recoger madera que llevan al buque, en botes grandes y pequeños. Capturan algunos cerdos y recogen varios barriles de manzanas. Ven “ballenas y lobos marinos jugando en los alrededores”. El 24 de marzo “el Sr. Bunker, con la tripulación de uno de los botes, fue a tierra, a la roca de los lobos, para obtener algunos lobos de pelos”. Regresan al día siguiente “con unas 40 pieles de lobos” (Appleton, 1947: 158-159).

En su segunda estadía el CONCORDE se queda durante los meses de noviembre y diciembre de 1800 en la isla Santa María (Appleton, 1947: 229-231). En su bitácora queda registrada la llegada de la goleta lobera ONECO, capitán Howe, el 6 de diciembre de 1800. William Moulton, marinero de la ONECO, que escribe un diario del viaje con datos muy valiosos sobre la isla Santa María, indica que el 6 de diciembre “fondean en el puerto sur de Santa María, en el lado oriental de la isla”. Agrega que “estaban anclados en el fondeadero las fragatas MINERVA, de Salem, capitán Mathew Folger, la fragata CONCORDE, de Salem, capitán Obed Wyer, la goleta NANCY, de Boston, capitán Stephen Hoyt, todos loberos; también la fragata PERSEVERANCE, capitán Delano, de Más Afuera” (Moulton, 1804: 61).



Figura 3. Grabado de la caza pelágica de ballenas en los mares del sur, James Baillie, 1840.

Moulton ofrece una detallada descripción de la isla, subrayando que “está situada en la boca de la bahía Lavapié, el extremo sur a dos leguas del continente”. En la bahía, “en cuatro o cinco brazas hay buen y seguro fondeadero, sobre todo contra los vientos del sur”. Anota que en la actualidad “es propiedad de Don Manuel Santa María, un Capitán de Dragones de Chile” y que el suelo de la isla “es muy fértil y su clima temperado y se extiende unas tres leguas a lo largo de la costa; está llena de buenos peces, gallinas y cerdos salvajes, de los que tomamos catorce y recogimos novecientos docenas de huevos de gaviota”. La isla, apunta, es “un buen lugar para aprovisionarse de agua y madera”. Desgraciadamente, “los marineros han destruido aquí muchos árboles frutales”. Es importante destacar que “las ballenas jorobadas y francas vienen frecuentemente a esta bahía y los lobos marinos llegan para propagar su especie” (Moulton, 1804: 64). Otra de las actividades desarrolladas por los loberos en la isla Santa María era el secado de pieles: “El capitán Howe ordenó que las pieles de lobos saladas sean sacadas, llevadas a la orilla y mojadas durante cinco días; luego sean fijadas en el suelo y secadas” (Moulton, 1804: 60).

En la tercera estada Appleton enumera el grupo de buques loberos que se encontraba fondeado en la isla Santa María a la llegada del CONCORDE el 8 de abril de 1801: “Anclamos en la bahía sur de la isla Santa María, donde encontramos las fragatas KATHERINE, PERSEVERANCE, MARS & MIANTINOMO y la goleta ONECO”, agregando que “a las 4 PM llegó la fragata ASPASIA, capitán Fanning, de Nueva York, proveniente de las Georgias del Sur, con ochenta mil pieles de lobos” (Appleton, 1947: 237-238).

Este dato es corroborado por el capitán Edward Fanning, de la ASPASIA: el 9 de abril de 1801 ancla en la isla señalando que “en ese lugar encontramos una pequeña flota de loberos estadounidenses, cinco fragatas y una goleta, de quienes supimos que en estas costas había más de treinta veleros loberos estadounidenses cuya carga estaba destinada al mercado chino”. Agrega que en “la isla Santa María, en las costas de Chile; hay buena madera y agua y podemos secar bien nuestras pieles” (Fanning, 1833: 306).

La goleta lobera MINERVA, capitán Jones, fondea en la isla Santa María el 11 de septiembre de 1803, donde permanece hasta el 7 de octubre del mismo año. Estaban anclados en ese lugar la fragata lobera HURON, capitán Molthrop, y las fragatas balleneras NEUTRALITY, capitán Folger; BELVEDERE, capitán Barnard, y LEO, capitán Allen. El capitán decide “comprar vegetales y dejar un grupo de hombres en la isla con provisiones, para que consigan pieles”. Se contrata al HURON para que lleve a Puerto Norte “la sal y las provisiones al lugar donde dejamos a nuestros hombres”¹⁶.

La presencia de loberos era continuada, y la isla se ocupaba para el descanso, la búsqueda de madera, agua y algunos alimentos, para la caza de lobos y el secado de pieles. Inclusive se dejaban allí algunas partidas de loberos para que cazaran, y que posteriormente eran recogidos.

La bitácora de la fragata CONCORDE y el diario de la goleta ONECO, ambos buques loberos, entregan bastante información sobre los balleneros que usan en la isla Santa María para desarrollar diversas tareas.

En noviembre de 1800 se encuentran fondeados en la isla Santa María los balleneros HARLEQUIN, capitán Starbuck; CATO, capitán Brown, y RUBY,

¹⁶ Logbook of the ship MINERVA, Reuben Jones, master and keeper, 1802-1805, a sealing voyage to the coast of South America. New Bedford Whaling Museum Library & Archives, Logbooks, KWM #287.

capitán Swain, todos de Nantucket, Estados Unidos. Las fragatas HARLEQUIN y CATO llegan a la isla Santa María el 17 de noviembre, luego de 14 meses navegando, con 400 barriles de aceite de espermaceti cada uno. El 23 de noviembre llega la fragata RUBY, 130 días fuera. El 29 de noviembre, los tres buques balleneros abandonan la isla para continuar su crucero ballenero. El 13 de diciembre regresa la fragata CATO, para volver a salir el 16 del mismo mes.

El 14 de diciembre de 1800 llega la fragata ballenera inglesa BUTTERWORTH, capitán Henry Glaspool, de Londres, que permanece en la isla hasta el 20 de diciembre (Appleton, 1947). El buque regresa el 11 de abril de 1801, acompañado de la fragata ballenera inglesa BRITANNIA, capitán John Miles, de Londres (Appleton, 1947). El BUTTERWORTH es visto el 22 de abril de 1801 navegando en las costas de Chile. Tiene en sus bodegas 700 barriles de aceite de cachalote¹⁷. El 23 de abril es registrado el BRITANNIA junto a la fragata inglesa REDBRIDGE, capitán John Brown, de Londres,¹⁸ ambos buques propiedad de John Hill, navegando en las costas de Chile¹⁹.

El 14 de abril de 1801 llegan en convoy a la isla cuatro balleneros de Nantucket: las fragatas HARLEQUIN y RUBY, de Nantucket, que ya habían estado en el mes de noviembre pasado, y las fragatas LION, capitán Andrew Barnard, y RENOWN, capitán Thadeus Coffin (Appleton, 1947). El 17 de abril zarpan el RUBY y RENOWN y llegan las fragatas EDWARD, capitán Johnathan Perry, de New Bedford, y BROTHERS, capitán Folger, de Nantucket (Appleton, 1947), manteniéndose cuatro buques balleneros en la isla.

El capitán norteamericano Amasa Delano, de la fragata PERSEVERANCE, afirma que la isla Santa María “tiene forma de media luna” (Delano, 1817: 314) y en ella “no es raro ver diez o quince buques norteamericanos e ingleses anclados simultáneamente en el fondeadero; que vienen de los caladeros de ballenas o de las islas loberas” (1817: 316).

El capitán Delano, aunque no comanda un buque ballenero, señala que “las ballenas son muy abundantes en ciertas épocas de la temporada; tanto

¹⁷ Lloyd's List (Londres), 18 de diciembre de 1801.

¹⁸ En la Research Library & Archives de la Nantucket Historical Association, Nantucket, Estados Unidos, se encuentra una bitácora incompleta del viaje (entre el 3 de diciembre de 1800 y el 15 de diciembre de 1801), escrita por George Rule [Log 213 220 Ships' Logs Collection].

¹⁹ Lloyd's List (Londres), 18 de diciembre de 1801.

que los buques pueden obtener aquí aceite de ballena franca en forma muy conveniente”. Agrega que la isla Santa María es

“un gran lugar de reunión para los buques ingleses y americanos, y en viajes tan largos es muy conveniente intercambiar cortesías unos con otros; un buque puede desear algo que otro puede proporcionar; es un lugar muy placentero para que las tripulaciones se entretengan disparando, pescando, obteniendo huevos de pájaros o jugando a la pelota, [...] he visto casas muy convenientes que fueron construidas acá por ellos en las que viven varios meses juntos muy confortablemente [...]; pueden obtener agua, maderas y refrescos, sin ningún gasto y con muy pocos problemas” (Delano, 1817: 316)²⁰.

Son importantes las noticias que entrega Delano sobre la Santa María en 1805. Señala que está “muy bien surtida de ganado vacuno, con casi todos los tipos de cuadrúpedos” y agrega que

“quedan algunos vestigios de frutas y de huertas, como manzanos, otros dos o tres tipos de árboles y varios tipos de hierbas como bálsamo, salvia, azafrán y toda clase de mentas, con rosales y grosellas; y también hay algunos repollos y zapallos que han sido destruidos por los cerdos; en la isla los cerdos eran los más abundantes de todos los animales pero fueron tan perseguidos por las personas que visitaron la isla que están ahora todos muertos; se pueden observar restos de cultivos de granos que me convencen que el grano indio o maíz ha sido un producto de la isla” (Delano, 1817: 316).

Los balleneros permanecen mucho menos tiempo que los loberos en la isla Santa María, probablemente porque no cazan ballenas en sus cercanías, sino que la usan solo para aprovisionamiento y descanso. Los datos que hemos presentado nos indican que la estadía de los balleneros oscila entre los tres y los doce días.

²⁰ El capitán Delano cuenta, además, la historia del motín sufrido en el buque español esclavista TRYAL que llegó mientras el PERSEVERANCE estaba todavía fondeado en la isla Santa María (1817: 318- 331). Este relato fue retomado y ficcionalizado por H. Melville en su novela *Benito Cereno*. El PERSEVERANCE zarpó de Boston el 25 de septiembre de 1803 y regresó durante el mes de julio de 1807.

LA REACCIÓN ESPAÑOLA

La ocupación de la isla por loberos y balleneros angloamericanos constituye un serio problema para las autoridades españolas, que la consideran “un insulto a la soberanía española, pues no hay nación culta que no se repunte aquella isla como propiedad española” (Pereira Salas, 1971: 173).

El capitán de dragones Manuel de Santa María remató la isla el 2 de abril de 1791 por cinco mil cinco pesos, y la mantuvo bajo su control hasta el 9 de agosto de 1793, cuando tuvo que desocuparla por órdenes del intendente Francisco de la Mata Linares, “con motivo de la guerra con Francia, haciéndole quemar los edificios, cercas, etc.”. Por esta razón, “se rescindió el contrato, habiéndose declarado que Santa María abonase sólo intereses” (Medina, 1910: 32-33). El 20 de junio de 1794 Santa María la vuelve a rematar, “en cantidad de dos mil diez pesos, a pagar en el término de nueve años”, pero el Gobierno nuevamente la mandó despoblar “por causa de la guerra” (Medina, 1910: 31-32). El capitán Santa María “era el propietario de esta isla, pero su familia o conexiones fueron obligadas a salir de ella debido a que los ingleses la transformaron en un lugar de encuentro en tiempos de guerra” (Delano, 1817: 315).

Las autoridades coloniales comienzan a pensar seriamente en poblarla. En una nota del 26 de mayo de 1802, el presidente de Chile le señala al intendente de Concepción que “verificada la paz, interesa al Estado y al resguardo de estos mares y de nuestro comercio, ocupar la isla Santa María, para quitar este refugio a los navegantes extranjeros que han estado haciendo uso de ella durante la guerra”. Sabiendo que la isla tiene un dueño, le solicita al intendente informarle “prolijamente” todo lo necesario para “este proyecto y medios de realizarlo con respecto a indemnizar al dueño de su valor y fundar alguna población, repartiendo el terreno a los colonos, guarnecerla y fortificarla medianamente y facilitar su comunicación y auxilios que se requieren para su subsistencia, calculando los gastos periódicos que podrá causar este plan y las ventajas que de él se reporten” (Medina, 1910: 30).

El 30 de enero de 1804 José Ignacio Colmenares, capitán del bergantín EL PERUANO, “fondeaba en el puerto sur de la isla”, y encuentra en la parte norte “una pequeña población de las Provincias Unidas de América, bien provista de carnes y de gallinas” (Pereira Salas, 1971: 173-174). El poblado

constaba de “siete ranchos y un gran almacén y contaron que se proveían de víveres en la ensenada de Arauco” (Medina, 1910: 34). La Intendencia de Concepción no tenía los recursos “para desalojar y derribar el almacén y los ranchos construidos” (Pereira Salas, 1971: 174).

En enero de 1805 Colmenares regresa a la isla en EL PERUANO, acompañado de la corbeta CASTOR y la goleta ALAVESA, esta vez con instrucciones precisas del virrey del Perú “de ejecutar la extracción de extranjeros de la isla” (Pereira Salas, 1971: 174). Comisiona a su “compañero”, Alejandro Beginis, para realizar el reconocimiento general de la isla y proceder a la extracción de los extranjeros, si los hubiera (Pereira Salas, 1971: 175).

“A las 7 llegué a la ensenada donde vi aumentados los ranchos de este establecimiento clandestino y desembarcadero, [...] me dirigí a los ranchos ya informado por el intérprete que el número total de individuos existentes en ella era 17 y que 9 se habían huido al monte, recelosos de que este bergantín fuese un pirata [...]; les hice saber que era de guerra español y que su comandante había ordenado conducir a bordo a todos los que existiesen en la isla, quemando su población y peletería [...] y que si tenían algunos géneros ocultos los recogiesen, seguros que no se los quitaría, ni les inferiría el más leve daño. Con esta prevención, cada uno desenterró sus cajas y demás útiles que habían ocultado bajo de la arena cerca de los ranchos; y conducido todo a la playa quedó al cargo de dos centinelas; [...] les hice] reconocer y preguntar si les faltaba alguna cosa, dijeron que no; y echadas dos chalupas de los mismos al agua, tomadas sus filiaciones y noticia de los efectos, se embarcaron en la lancha que fue remolcada por las citadas chalupas [...]; regresé a los ranchos que reconocí en número de 14, formados con estacas, alguna piedra y totora, cada uno con su horno y una fragua común; en ellos y en su inmediación encontré algunos víveres, barriles de sal, pipas y barriles de cueros de lobos en salmuera, con otros varios útiles: consecutivamente, con parte de la tropa y gente me metí por los bosques en busca de los que se habían huido o si hallaba alguna otra población y solo encontré hacia la parte del sur otros dos ranchos con algunos cueros, y tres huertas de verduras que hice arrancar y destruir. A las 11 de la mañana regresé [...] para ver si se hallaba ocultos algunos efectos de contrabando o de su uso, en cuya faena se empleó la ma-

yor parte del día y se encontraron cuatro cajas cerradas y algunos barriles de víveres. Luego dispuse que el Sargento de Marina Luis Sánchez recorriese la isla hacia la parte del sur ejecutándolo yo por la opuesta y no hallando más que una choza y una huerta con verduras hacia el norte, se verificó lo que con las anteriores. A las 7 de la tarde regresé a la playa [...]. A las 3 de la mañana me dirigí con el comandante, 2 soldados, y alguna gente hacia el Puerto del Sur, atravesando toda la isla; y reconociendo algunos bosques y sendas, por si hallaba los fugitivos, llegué a las 7 al dicho Puerto Sur, y examinando varios sitios inmediatos, regresé practicando las mismas diligencias, por distintos lugares; y hallé en el puerto, dos individuos de los que estaban huidos, uno francés y el otro irlandés, que se presentaron voluntariamente [...]; se continuó en la persecución de los prófugos, mandando al mismo tiempo pegar fuego a los ranchos y toda la peletería que hice reunir en un sitio, y que ascendería a 30. A las 7 de la tarde volvió el marinero francés Luis Gilbert, quien me dijo no había hallado a ninguno de sus compañeros”²¹.

De la descripción quedan muy claras las características del asentamiento lobero: viviendas precarias, elaboradas con palos, piedras y totora, algunas con huertas de vegetales; con una población pequeña, de menos de 20 individuos, todos hombres, dedicados principalmente al tratamiento de las pieles de lobos, conservados en salmuera.

PESCADORES DE TALCAHUANO

El naturalista alemán Tadeo Haenke propuso en 1794 la creación de una sociedad pesquera en Chile, con accionistas chilenos o limeños, que ocuparan veleros o paquebotes y lanchas para la pesca:

“Los paquebotes se ocuparían en la pesca de la ballena en alta mar y harían un viaje a Juan Fernández en busca del bacalao y congrio que allí se pesca. Entre tanto, las lanchas repartidas desde Copiapó a la isla Santa María se

²¹ Informe de Alejandro Beginis a José Ignacio Colmenares. Puerto Norte, Isla Santa María, 5 de enero de 1805. Biblioteca Nacional, Sala Medina, Manuscritos Inéditos, Volumen 338, fs. 301-305 [Microformatos MSM 97].

ocuparían ya en la pesca de los róbalos, congrios y corvinas, ya en el beneficio mismo de las ballenas, de las cuales está llena la costa, particularmente hacia Concepción” (Haenke, 1942: 246).

Sabemos que la propuesta no se llevó a cabo en ese momento, pero ambas formas de pesca fueron luego desarrolladas en Chile (Quiroz, 2012, 2015b) y la isla Santa María tuvo un lugar de relevancia.

En 1861 había en el puerto de Talcahuano “diez chalupas balleneras tripuladas por cincuenta hombres” que operan “desde Tumbes hasta la isla Santa María” (Pozzi, 1861: 61). En 1863 se menciona

“que el número de embarcaciones menores que el año próximo pasado [1862] salieron del puerto de Talcahuano a la pesca de la ballena, fueron doce chalupas tripuladas por cincuenta individuos, habiendo reunido aproximadamente 400 barriles con 12.000 galones; los puntos en que hicieron la pesca son: punta de Tumbes, Isla de Santa María, bahía de Arauco i desde la punta de Lavapié hasta la embocadura del río Lebu”²².

En otra noticia, publicada un día después, se indica que la productividad de 1862 fue bastante mayor pues se “recogieron mil seiscientos noventa y cinco barriles de aceite de a 30 galones, o sean cincuenta mil ochocientos cincuenta galones”. Son cifras bastante interesantes para una industria “que se halla todavía en pañales en nuestro país”²³. Desafortunadamente, no sabemos el porcentaje de la producción de aceite que se obtuvo en isla Santa María.

Esto no quiere decir que 1861 sea el punto de partida de las actividades balleneras chilenas en isla Santa María, pero es una fecha que constituye una referencia. En la Memoria de la Gobernación Marítima de Concepción que corresponde al período anterior (1859-1860), se indica que hay sesenta personas en once chalupas ocupadas en la pesca de ballenas, pero, desgraciadamente, no indican el lugar donde se realiza (Pozzi, 1860).

²² *El Correo del Sur* (Concepción), 23 de junio de 1863.

²³ *La Tarántula* (Concepción), 24 de junio de 1863.



Figura 4. Desposte de ballena en Tumbes, sin fecha (Gentileza de Luis Salvo).

Es interesante señalar que, por iniciativa de don José Morán, uno de los empresarios que cazaban ballenas en la isla Santa María, el Gobierno de Chile procede a reglamentar su caza mediante la dictación el 29 de mayo de 1863

de un Decreto Supremo que, para obstaculizar el contrabando, imponía una serie de restricciones a los pescadores de ballenas para desarrollar su “industria”. El decreto señalaba que “los individuos que se ocupen de la pesca de ballenas i que se valgan para ella de lanchas o embarcaciones menores” deberían cumplir con lo siguiente: rendir “una fianza a satisfacción del Jefe de Aduana en cuya jurisdicción ejerzan su industria”, recibir en cada oportunidad que “dichas embarcaciones entren o salgan de los puertos donde hay autoridades de Aduanas a un empleado del Resguardo” y, finalmente, contar con las licencias que otorguen los intendentes “para que los pescadores de ballenas puedan servirse de embarcaciones menores en el ejercicio de su industria, durarán solo seis meses”²⁴.

Desde esa fecha en adelante tenemos registros de algunos de los permisos otorgados a pescadores de Talcahuano y San Vicente para cazar ballenas en la isla Santa María. El 3 de septiembre de 1863 se concede “a don José Morán y José Olivares el permiso correspondiente para que puedan salir en embarcaciones menores a la pesca de ballenas, lobos y pescados, la que podrá tener lugar en las costas de las islas de Santa María y la Mocha, por el término de seis meses”²⁵.

El año 1865 se le otorga permiso a José Olivares “para que salga en embarcaciones menores a la pesca de ballenas, lobos y pescado a la isla de Santa María y costa de Arauco”²⁶, a José Ramos, “para que pueda salir a la pesca de ballena, en embarcaciones de su propiedad a la isla Santa María”²⁷, y a José Morán, “para que pueda salir en embarcaciones menores a la pesca de ballenas, lobos y pescado a la isla de Santa María, costas y playas de Arauco”²⁸. El año 1867 se da licencia a José Morán “para que pueda salir a la pesca de ballenas, lobos y pescados, en embarcaciones menores, a la isla de Santa María y costas de Arauco hasta Lebu”²⁹, a José Olivares para que

²⁴ Reglas a que deben sujetarse los pescadores de ballena en la provincia de Concepción. Decreto Supremo del 29 de mayo de 1863 del Ministerio de Hacienda. Boletín de las leyes i de las ordenes i decretos del gobierno. Santiago: Nacional. XXXI (5): 115-116; *La Tarántula* (Concepción), 17 de junio de 1863.

²⁵ *La Tarántula* (Concepción), 5 de septiembre de 1863.

²⁶ *La Tarántula* (Concepción), 5 de abril de 1865.

²⁷ *La Tarántula* (Concepción), 22 de abril de 1865.

²⁸ *La Tarántula* (Concepción), 30 de septiembre de 1865.

²⁹ *La Tarántula* (Concepción), 9 de marzo de 1867.

“en embarcaciones menores, salga a la pesca de ballenas, lobos y pescados, a la isla de Santa María”³⁰ y a Guillermo A. Laurin “para que pueda salir a la pesca de ballenas, lobos y pescados, en embarcaciones menores, a la isla de Santa María”³¹. Este tipo de permisos continúan dándose prácticamente durante toda la segunda mitad del siglo XIX.

ARRENDATARIOS

La isla Santa María, cuya propiedad en la década de 1830 se decía era de la Municipalidad de Concepción, fue entregada en arriendo a particulares. La primera información que tenemos respecto del arriendo de la isla Santa María corresponde a un contrato por cinco años (1833-1838) firmado entre la Municipalidad de Concepción y José Miguel Basas, con un canon anual de \$1.150³². Otra información nos indica, en cambio, que en 1833 la remata Juan Salvador Palma, quien habría solicitado “autorización para abastecer a las embarcaciones balleneras que tocasen sus costas”. El Gobierno de Chile “determinó que la autorización no procedía, por ser contraria a las disposiciones que trataban de impedir el contrabando”. Lo sucede en el arriendo su hermano José Ignacio Palma, para quien el negocio “debió ser lucrativo” pues lo mantuvo “durante muchos años y hasta su muerte” en 1853 (Mazzei, 1994: 144). Una cuestión que nos interesa respecto de los negocios de Palma tiene que ver con su posición como vendedor de aceite de ballena, en tanto “la comercialización del aceite de ballena beneficiado en la isla Quiriquina, fue otro de los negocios a que dedicó su atención el empresario penquista”. El aceite “era enviado a Juan Clerc para su venta en Valparaíso” y le había otorgado poder a Ramón Ocampo “para que cobrara al comerciante porteño varias partidas de ese producto que no había cancelado” (Mazzei, 1994: 154). El último remate que hizo Palma fue en 1849, “por cinco años y por un canon total de \$1.625, pagando \$325 en

³⁰ *La Tarántula* (Concepción), 24 de agosto de 1867.

³¹ *La Tarántula* (Concepción), 16 de octubre de 1867.

³² El Fisco y la Municipalidad de Concepción sobre propiedad de la isla Santa María. *Gaceta de los Tribunales* (Santiago), 29 de agosto de 1863, p. 628

cada año”. La fiadora en la operación fue su hermana María Antonia, ya viuda, lo que muestra “el respaldo familiar con que se contaba para las operaciones económicas” (Mazzei, 1994: 144).

En 1853 Matías Cousiño reemplaza a José Ignacio Palma en el arriendo de la isla, y le otorga poder a Juan Alemparte “para que aceptara y firmara la escritura de remate que por él había hecho Cornelio Saavedra, como igualmente para que recibiera toda la existencia de animales que hubiera en esa isla”. El arriendo era por cinco años con un canon total de \$4.025, “a pagarse en Tesorería, a razón de \$805 por cada año” (Mazzei, 1994: 178).

En 1862 Antonio Aninat remata, para don Jorge Petit, el arriendo de la isla Santa María, “por el término de ocho años i en la cantidad de 816 pesos anuales”³³. Jorge o George Petit de Boulogne era el segundo esposo de Avelina Rivera, la viuda de José Ignacio Palma. Petit muere mientras solicitaba al Gobierno prórroga del contrato “aduciendo que en 1865, a raíz de la guerra con España, había sido obligado a desocupar la isla, lo que le había causado una pérdida que estimaba en \$20.000”. La viuda obtiene la extensión del contrato (Mazzei, 1994: 178).

El 24 de julio de 1885 la isla Santa María pasa a depender de la Municipalidad de Arauco (Anguita, 1912: 641). Entre 1888 y 1906 la isla estuvo arrendada a un señor de apellido Campino, “el único postor que se presentó, por la suma de dos mil quinientos pesos por cada uno de los ocho años que durará el contrato”³⁴. En 1906 la isla fue arrendada por la Compañía Carbonífera de Lota por un lapso de ocho años, con un canon anual de \$9.500, constituyéndose en “la principal entrada que el Municipio tiene y sus presupuestos para el año entrante se basan en ella”³⁵. En marzo de 1913 se llamó por la prensa a participar en el remate que se hará el 1 de junio de ese mismo año del arriendo de la isla Santa María, propiedad de la Municipalidad de Arauco, indicando que sus terrenos “son muy fértiles y se prestan admirablemente para la crianza de ganado vacuno y lanar”. Constituye “un bonito negocio el

³³ *El Correo del Sur* (Concepción), 4 de noviembre de 1862.

³⁴ *El Arauco* (Arauco), 17 de mayo de 1888.

³⁵ Carta de Alcalde de Arauco al H. D. Luis Izquierdo, 25 de junio de 1908. Cámara de Diputados, Sesión 18^o Ordinaria en 10 de julio de 1908, p. 510. www.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursolegales/10221.3/17694/1/C19080710_18.pdf

arriendo de esta isla por el innegable provecho que pueda sacarse de sus riquezas naturales”³⁶. No tenemos confirmación, pero parece que la isla siguió siendo arrendada por la Compañía Carbonífera de Lota.

El 31 de diciembre de 1929 el Gobierno de Chile le concedió nuevamente el usufructo de la isla Santa María a la Municipalidad de Arauco, “mientras dicha isla forme parte del territorio que actualmente lleva”, “por haber expirado legalmente el usufructo concedido en 1885”³⁷.

Los habitantes de la isla recuerdan con nitidez este período de la hacienda y algunos de sus arrendatarios. Don Simón Muñoz cuenta una historia que su abuelo le habría referido indicando que los primeros en arrendar la isla “fueron la familia Cousiño, dueños de la Compañía Carbonífera de Lota, los que instalaron una hacienda para producir productos agrícolas y ganaderos necesarios para el funcionamiento de su enclave en Lota”. Según don Simón, “los Cousiño dejaron a cargo a Juan Macaya, y llevaron a mineros y sus familias para trabajar en las tareas de la hacienda”. La hacienda “producía trigo, verduras y hortalizas, y carne, los cuales eran trasladados en lanchas de la compañía hasta Lota. Cuenta que su abuelo fue uno de los primeros empleados en llegar a trabajar a la isla y que cuando llegaron, “encontraron indios viviendo acá, y los corretearon de aquí; se tiraban en balsas, las hacía de puye³⁸ del porte de la mesa, así, grandes, y llegaban a Punta Lavapié” (Quiroz y Jeria, 2002). Este relato se contradice con la información oficial que nos habla de una isla despoblada a fines del siglo XIX.

Después de los Cousiño, la gente recuerda otros arrendatarios. Simón Muñoz cuenta: “Yo primero trabajé en la firma de los Mendes-Macías. Ahí acarreaba, en la lancha, lana para Lota, para Coronel; acarreaba la lana porque había mucha oveja, aquí, acarreaba la lana, el poroto, las arvejas; trabajaba en una lancha que hacía 25 novillos”. Luego arrendó la isla don Belarmino Ormeño, que era de Arauco³⁹.

³⁶ *El Sur* (Concepción), 17 de marzo de 1913.

³⁷ Ley 4812 del 31 de diciembre de 1929. www.leychile.cl/Navegar?idNorma=24932

³⁸ Chagual (*Puya chilensis*), vegetal común en la isla.

³⁹ Entrevista a Simón Muñoz, isla Santa María, 10 de octubre de 2000 (Quiroz y Jeria, 2002: 62).

PESCADORES DE BALLENAS DE LA ISLA

No solamente tenemos pescadores de Tumbes, San Vicente o de otras caletas del litoral de Arauco cazaban ballenas en la isla Santa María. Sabemos que en 1865 “el comercio que tiene esta isla es de hacienda para crianza de animales, trayendo de ellos a Lota i Coronel como también charqui, grasa, quesos i mantequilla”. Además, hay en la isla “dos embarcaciones dedicadas a la pesca de ballena”. Los vínculos de la isla con Lota y Coronel son muy significativos, incluso en el puerto de Lota hay “una goleta de 22 toneladas tripulada con 5 marineros que se ocupa en hacer viajes a la isla de Santa María transportando animales i otros artículos”. Esta información nos permite asegurar que la gente de la Hacienda, en esos años, también cazaba ballenas (Ponce de León, 1866).

Como señalamos, en 1906 se publicó un trabajo fundamental para el conocimiento de la caza de ballenas en la isla Santa María, producto de una visita que durante el invierno de 1905 hiciera Luis Castillo, biólogo de la Sección de Aguas y Bosques del Ministerio de Industrias y Obras Públicas (Castillo, 1906a).

Castillo señala que, cuando el tiempo lo permite, en la isla “siempre hay un hombre apostado en una de las cumbres de la isla, de las más inmediatas a la playa”. Explora 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”. De este modo su descubrimiento no es aprovechado “por los demás colegas de labores que, como él, están en acecho de su presa”. Los preparativos para la captura se aceleran: se aparejan y se lanzan al agua las chalupas. Cada chalupa va tripulada por seis hombres: en la popa va “el dueño de la embarcación, que es a la vez piloto, encargado del manejo del timón i la dirección de la maniobra”; en la proa el arponero o trancador “con el arpón empuñado, dispuesto a fijarlo en el animal con certero golpe”, y, entre ellos, “cuatro bogadores”. La persecución se inicia. Una vez acorralada la ballena, con la chalupa a su lado, el piloto da la orden de “trancar” y “el ‘trancador’ se pone de pie en la proa y lanza el arpón contra la ballena”. La parte “más vulnerable de las ballenas es el costado, más o menos por la mitad del cuerpo”. Si el arponero tiene

éxito, se dice que la ballena ha sido “fijada”. Al “fijar” la ballena, 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 se filtra por los numerosos agujeros practicados en el fondo”. Herida la ballena, huye arrastrando el cabo de línea que va unido al arpón. 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”. La ballena, entonces, sintiéndose nuevamente 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”. Los tripulantes de la chalupa “se acercan [...] para cerrarle la boca, evitando con esto que el animal se llene de agua i haga más costosa la tarea”. Finalmente, “los esforzados bogadores sumergen sus remos y avanzan arrastrando el monstruo lentamente, guiándose a menudo solo por la luz del faro, sin divisar la playa de la isla”. Indudablemente esta tarea implica mucho esfuerzo. Si consideramos 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”. Una vez que la ballena llega a la playa 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”. Los trozos o “tajadas” de tocino son de una vara de largo. Este tocino “se hierva en fondos grandes de hierro i así se saca el aceite” (Castillo, 1906a: 497-498).

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”. Pero la utilización de las carcasas no era del todo eficiente, en tanto

“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”, de modo que siempre “se deja sentir un mal olor aún a distancias considerables, y principalmente en el verano se respira un ambiente de una fetidez pútrida insoportable” (Castillo, 1906a: 498-499).

Luis Castillo señala que la única forma de consolidar la actividad ballenera es mediante la formación de

“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” (1906a: 499).

Estaba interesado en el futuro de la actividad y, en tanto funcionario público, en la participación del Estado en su posible desarrollo y necesario progreso: “Una industria ballenera no requiere de la protección del Supremo Gobierno para progresar”, al contrario, “puede vivir i progresar espontáneamente por el esfuerzo particular”, de modo que la función del Estado solamente es “reglamentar la caza” y preparar “personal competente en escuelas en que puedan, después de un corto estudio, acreditar la competencia requerida” para el desempeño del oficio y “sustraerse de las desastrosas consecuencias a las que hoy se exponen en estas peligrosas i mal remuneradas tareas” (Castillo, 1906a: 500).

LA CONCESIÓN FARTO & CASTELLÓN

A comienzos del siglo XX el Estado comenzó a entregar concesiones a empresarios privados para “la instalación y explotación de bancos de moluscos”. De acuerdo al artículo 4º de la Ley de Pesca Nº 1949, promulgada el 25 de junio de 1907, para instalar y explotar criaderos de moluscos,

el Presidente de la República podrá dar en arrendamiento, hasta por veinte años playas o partes de mar, en secciones que no excedan de cuatro hectáreas. El arrendatario dejará siempre expedito el tráfico. Podrá asimismo dar en arrendamiento, en subasta pública, por un término que no exceda de veinte años, hasta la mitad de los bancos de moluscos existentes, con la obligación de renovarlos⁴⁰.

En este contexto, la Inspección General de Bosques, Pesca y Caza solicita la presentación de “propuestas públicas para el arrendamiento de la explotación de los bancos de choros [*Choromytilus chorus*] de la isla Santa María”, con el fin de “salvaguardar los intereses fiscales, procurándole entadas al Estado por la explotación de sus riquezas naturales”. La única oferta fue presentada por “los señores Farto & Chibbaro, ofreciendo la suma de \$17.600 anuales”. Se aceptó “la propuesta a nombre del primero de estos señores i se entregaron los mencionados yacimientos a la explotación particular, bajo la supervigilancia de un guardapesca de 2ª clase, delegado de la Sección de Pesca i Caza” (Anónimo, 1912b: 210). La concesión se protocolizó mediante la dictación del Decreto N° 766 del 15 de abril de 1912.

El señor Farto es un “conocido empresario de pesca i otras industrias marítimas residente en el puerto de Coronel, i de cuya competencia i honorabilidad se espera el fiel cumplimiento del contrato que se le impuso para la explotación racional y mesurada del gran banco de más 500 hectáreas, que se le adjudicó al sur de la isla nombrada” (Anónimo, 1912a: 79). La concesión abarcaba “la parte norte de la isla y la recorre hasta su extremo sur, en la costa que mira a la bahía de Arauco⁴¹”.

En 1912 Luis Castillo regresa a la isla y visita las instalaciones de Farto & Castellón, “agrupadas en dos puertos que posee la isla, denominados por su situación geográfica puerto Norte i puerto Sur” (Castillo, 1912: 826). El viaje se realiza en el vapor SALVADOR, de propiedad de Farto & Castellón, que

⁴⁰ Legislación Chilena. Biblioteca del Congreso Nacional. En www.leychile.cl/N?i=1057558&f=1907-07-02&p=

⁴¹ Se señala que en la Gobernación Marítima de Concepción hay un plano de la isla Santa María, considerado “oficial”, donde está marcado “con tinta roja la parte que corresponde a la Concesión Farto y Castellón, cedida por el gobierno para la explotación pesquera”. *El Sur* (Concepción), 7 de noviembre de 1913.

le permite apreciar “las buenas condiciones de navegación que posee dicha nave como asimismo el aseo extraordinario y orden que [... se emplea] en el transporte de pescado fresco hasta los puertos del golfo”⁴².

En Puerto Norte “se encuentran las siguientes construcciones: ocho piezas para los operarios, un galpón para la fusión del aceite de ballena con bastante uso i capacidad para 17.000 litros”. En el galpón hay “una cámara enfriadora i una sección convenientemente pavimentada para la trozura de la grasa”. Cuando Castillo visita las instalaciones había “almacenados trece barriles de aceite de ballena [... jorobada], con 200 litros c/u.” En el lugar hay “otras tres casas de habitación dotadas de sus respectivas cocinas independientes, un almacén de provisiones, que sirve de oficina a los concesionarios, dotado de un servicio telefónico espléndido mediante el cual la población de puerto Norte, sea la ocupada por la empresa de pesca o la ajena a ella, se pone en comunicación frecuente con la población de Puerto Sur”. Todas estas construcciones “están situadas hacia el extremo norte de la isla i terminan con un gran galpón dotado de un secadero anexo al aire libre, de doscientos metros cuadrados i de bastidores fijos de madera con red metálica” (Castillo, 1912: 826-827).

En Puerto Sur los concesionarios tienen otras construcciones: “una casa inconclusa, dos bodegas para el almacenamiento de los materiales i los aparejos i una serie de seis piezas independientes”, una de las que ocupa “el guardapesca de la isla Santa María”. Las demás “servirán de oficinas a la compañía cuando los empresarios le den toda la amplitud industrial que se proponen”. Le siguen una cocina, “una bodega de almacenamiento del pescado seco enfardado en bultos de 46 kilos y otras cuatro piezas, también inconclusas”. Los empresarios pretenden construir un muelle, “de difícil y costosa construcción”, frente “al galpón destinado al almacenamiento de los materiales y aparejos de pesca” (Castillo, 1912: 827).

⁴² Se trata del ex DON VICENTE, buque con casco de acero, propiedad de la Compañía de Pesca y Navegación de Talcahuano, que había sido inscrito en 1907 en el Registro de la Marina Mercante de Chile, con 153,26 toneladas gruesas y 92,87 toneladas de registro. La nave medía 30,4 m de eslora, 6,10 m de manga y 2,80 m de puntal. Su nombre anterior era GOELAND [Lista Oficial de la Marina Mercante Nacional en 31 de diciembre de 1907. Memoria del Ministerio de Marina de 1908. Santiago: Nacional]. La nave fue construida en 1889 por Cochrane, Hamilton, Cooper & Schofield, de Beverley, Inglaterra (N^o 24), para Liverpool Steam Fishing Co. Ltd., de Liverpool, con 63 toneladas de registro y 101' de eslora, 20' de manga y 11' de puntal. En www.humberpacketboats.co.uk/beverley.html

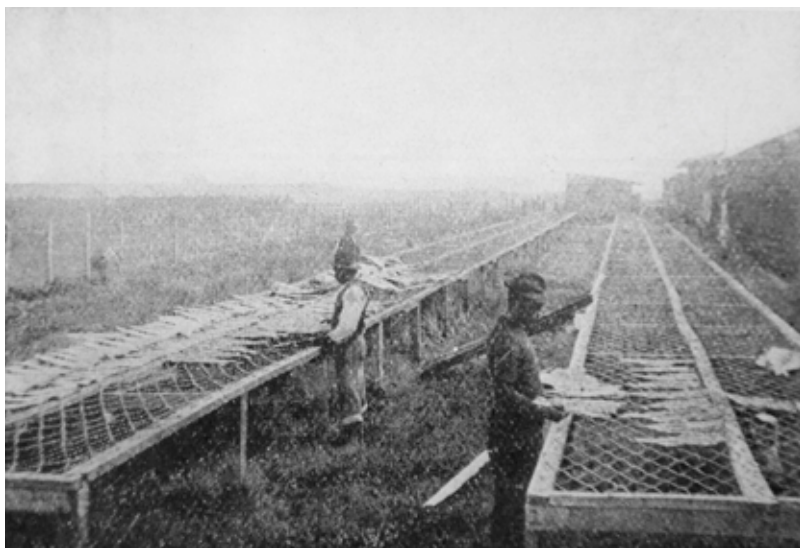


Figura 5. Colocando pescado en los secaderos de la Concesión Farto & Castellón, en isla Santa María, 1914 (*Zig-Zag*, N° 464).

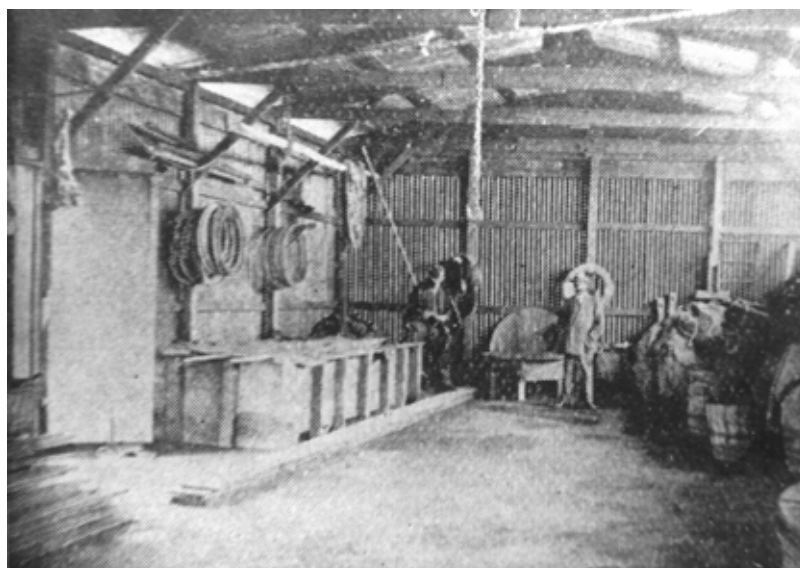


Figura 6. Interior de una bodega de la Concesión Farto & Castellón, en isla Santa María, 1914 (*Zig-Zag*, N° 464).

Castillo estima que hasta ese momento se han invertido \$ 223.760, considerando “todas las construcciones hechas en la isla [...], el valor del vapor de 150 toneladas, el de las embarcaciones menores, el de las máquinas de buzos con sus respectivas escafandras”, incluyendo también “los 400 quintales de pescado seco enfardado y las 13 pipas de aceite de ballena almacenadas en la época de mi visita” (Castillo, 1912: 827-828).

La información entregada nos permite concluir que en 1912 había una verdadera “planta ballenera” en la parte norte de isla Santa María, que se reconoce por la existencia de un galpón con un piso pavimentado para trozar la ballena, de una máquina para producir el aceite a partir de la “fusión” del tocino de la ballena con una capacidad de 17.000 litros y una cámara para enfriar el producto generado. En ese momento había trece barriles o “pipas” de aceite de ballena jorobada de 200 litros cada uno. Las instalaciones balleneras de Farto & Castellón en la isla le causan a Castillo “una impresión de asombro lisonjero por el desarrollo de la industria”, ya que estaba al tanto de “las dificultades con que tropezaron estos industriales para establecerse en ella” (Castillo, 1912: 826).

En enero de 1913 el diario *La Aurora* de Valdivia informa en detalle sobre los avances de la concesión en la isla. Relata que “desde hace varios días se ha empezado por el vapor SALVADOR [...], el acarreo diario de grandes cantidades de pescado y moluscos procedentes de la isla de Santa María al puerto de San Vicente, para el expendio del artículo en Talcahuano y Concepción, como también para el embarque por ferrocarriles a las demás plazas”. En el decreto que otorga la concesión se ceden por 20 años “los bancos de choros y erizos allí existentes como también las playas comprendidas entre Punta Delicada y Morro Dolores, para el establecimiento de esta industria”. Los concesionarios “han establecido en los puertos Norte y Sur de dicha isla grandes saladeros de pescado, secadores, casas para pescadores y bodegas, [y] han unido por medio de un teléfono los dichos puertos, cuya distancia es de diez kilómetros”. Las bases de la concesión obligan a “radicar cierto número de familias nacionales por igual de extranjeras”. Las familias de nacionales ya se encuentran instaladas y “en el mes de febrero próximo llegarán de España quince a veinte familias con los aparejos adecuados para nuestras costas”. Termina indicando que se encuentran habilitados “depósitos de

pescado y moluscos en Talcahuano y Concepción para el expendio al público y se seguirán abriendo otros, en las demás plazas, para que el producto se encuentre al alcance de todos”. No hay duda de que “estos señores tendrán el apoyo decidido del Supremo Gobierno, el que se encuentra empeñado en el desarrollo de esta industria”⁴³.

En diciembre de 1913 un corresponsal de la revista *Zig-Zag* acompaña a Hipólito Farto y Juan Castellón a una visita a la isla Santa María, y escribe un breve reportaje donde se refiere a las actividades desarrolladas por los concesionarios en ese lugar. Relata que “en el Puerto Sur viven 14 pescadores y en Puerto Norte 18, en casas construidas de materiales ligeros”. Los concesionarios envían todos los días al puerto de San Vicente “entre 570 a 650 congrios, corvinas y róbalos”. Para el transporte del pescado fresco “poseen cuatro lanchas de 100 toneladas cada una, a parafina, y un vapor de 1.200 toneladas que hace viajes diariamente a la isla”. La pesca de choros, “cuando es la temporada”, se hace “por medio de buzos, contando con cinco aparatos modernos”.

En el invierno también “se pescan ballenas y lobos, para lo que se cuenta con instalaciones especiales para sacar aceite”. Los concesionarios les pagan a sus trabajadores “cada dos meses, pues para el mantenimiento de los pescadores existe una quincena o pulpería que facilita los víveres por medio de vales”⁴⁴.

CONFLICTOS

Las operaciones de los concesionarios en la isla estuvieron llenas de dificultades. Numerosos conflictos con los isleños trascendieron a la prensa.

Como indicamos, pescadores de Tumbes y San Vicente solían ir a las costas de la isla Santa María a la pesca y caza de ballenas y lobos marinos. En 1908 se erradican algunas familias de pescadores de Talcahuano debido a la construcción de “obras de fortificaciones que abarcaron los terrenos de costa en que estas familias tenían sus habitaciones”. El diputado Malaquías Concha

⁴³ La industria de la pesca en la isla Santa María. *La Aurora* (Valdivia), 11 de enero de 1913.

⁴⁴ En la colonia pescadora de la isla Santa María. *Zig-Zag*, 464 (10 de enero de 1914): s/p.

informa en la Cámara de Diputados que con el fin de que “puedan seguir ejerciendo su industria [...] se les ha concedido permiso para que ocupen pequeñas extensiones de playa en la isla Santa María”. El propio Luis Castillo, biólogo del Ministerio de Industrias, habría elaborado, a petición del Gobierno, un “proyecto de colonización, con esos pescadores, de la isla Santa María”⁴⁵. Días después el mismo diputado cuenta que ha recibido “un telegrama de Talcahuano en que se me dice que el administrador de la isla Santa María está desalojando a los pescadores radicados allí i les señala un plazo de ocho a diez días para retirarse, so pena de darles de balazos”⁴⁶. ¿Quiénes eran estos pescadores? El diputado Malaquías Concha afirma que:

“expulsados de la Quiriquina, se refugiaron la mayor parte de los pescadores en la bahía de Tumbes, en la boca chica, como se llama, de la bahía de Talcahuano; ahí estaban en una situación estratégica para ejercer la pesca; podían, por ejemplo, divisar los cardúmenes de ballenas que recorrían aquellos mares para pescarlas en momento oportuno; gracias a esto cazaban ballenas frecuentemente, que les producían ganancias considerables y que constituía un beneficio para el país, pues se estaba implantando una verdadera industria con esa pesca [...]; cuando primeramente se expulsó a los pescadores [...] se fueron a la isla Santa María, pero de aquí ya han sido corridos también”⁴⁷.

¿Eran también pescadores de ballenas los erradicados de Tumbes? Es una posibilidad bastante fundada.

En el mes de noviembre de 1913 la Sociedad Única de Pescadores se refiere en la prensa a los “tiránicos procedimientos” que pescadores de San

⁴⁵ Isla de Santa María. intervención de Malaquías Concha. Cámara de Diputados, Sesión 18° Ordinaria en 10 de julio de 1908, p. 510. www.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/17694/1/C19080710_18.pdf

⁴⁶ Pescadores de la isla Santa María, intervención de Malaquías Concha. Cámara de Diputados, Sesión 32° Ordinaria en 31 de julio de 1908, p. 947 www.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/14592/1/C19080731_32.pdf

⁴⁷ Gremio de pescadores, intervención de Malaquías Concha. Cámara de Diputados, Sesión 2° Extraordinaria en 22 de octubre de 1908, p. 76. www.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/17833/1/C19081022_02.pdf

Vicente y Tumbes están sufriendo “del concesionario de la isla Santa María”. Los concesionarios “han tomado más de la concesión y prohíben y sacan multa a los pescadores que tratan de pescar y mariscar en la parte no comprendida en la concesión o sea en la parte norte, pues la concesión a Farto & Castellón comprende la parte sur de la isla”. Los pescadores son amenazados “con prisión, si pretenden atracar en esos lugares y lo cumplirán en caso que las autoridades no hagan algo al respecto”⁴⁸.

Castillo minimiza los conflictos de los pobladores con los concesionarios Farto & Castellón en la isla Santa María. Las reclamaciones de los pescadores sobre el “tratamiento que son objeto por parte de los concesionarios de la isla i del banco de choros que hay en sus vecindades” son, en su opinión, infundadas, pues “un estudio detenido de estas reclamaciones en presencia de los reclamantes y de las personas inculpadas, me dejó la impresión de que eran exageradas y que el origen de todas ellas derivaba de la impertinencia habitual del pescador costanero, quien toma de ordinario la libertad de pescar [...] como una licencia desmedida para el ejercicio de su profesión” (Castillo, 1912: 829).

Raimundo Silva recuerda que el periodo de operaciones de la concesión fue muy perjudicial para los pescadores de la isla Santa María, pues “querían que todos les trabajaran a ellos y el que no trabajaba para ellos como que le amarraban las manos, no los dejaban”; agrega que “los choros eran su exclusividad, tenían que explotarlos no más”, pero no “toda la pesca en general, la corvina, el congrio”, esa no estaba concesionada⁴⁹. Sin embargo, los concesionarios, como hemos mostrado, no se limitaron a la explotación de los bancos de choros, sino que también se dedicaron a la pesca y a la caza de ballenas; ni tampoco al área que correspondía a la parte sur de la isla, sino que además trabajaron en Puerto Norte, tal como se desprende del informe del propio Castillo (1912: 826-827).

Juan Hernández señala que los concesionarios Farto & Castellón establecieron en 1912 “un monopolio con el marisco, donde no dejaron sacar ni a los isleños para su propio consumo” (1998: 18). Agrega que:

⁴⁸ *El Sur* (Concepción), 7 de noviembre de 1913.

⁴⁹ Entrevista a Raimundo Silva. San Vicente, 4 de octubre noviembre del 2002.

“fue tan grande la ambición de estos nuevos empresarios que hicieron aparecer choros zapato hasta en el Puerto Norte⁵⁰, sacando las concesiones correspondientes. Paralelamente, arrendaron al administrador de la isla, la parte norte, para evitar la instalación de buzos mariscadores [...afortunadamente] los artesanales habían construido sus rucas a media falda del cerro, y no fueron desalojados. Fue tanta la presión de estos inversionistas que los artesanales estuvieron a punto de emigrar” (Hernández, 1998: 19).

La concesión a Farto & Castellón se cancela en 1915, mediante el Decreto 763 del 8 de mayo de 1915⁵¹. Con esto, se cierra una de las primeras experiencias de concesiones marinas a empresarios privados, no exenta de conflictos, con resultados poco alentadores.

⁵⁰ Los bancos de choro zapato se encontraban ubicados sobre todo en el sector sur de la isla Santa María.

⁵¹ Pesca en la isla Santa María. Cámara de Diputados, Sesión 117a Extraordinaria en 23 de marzo de 1916, p. 3078. www.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursolegales/10221.3/21069/1/C19160323_117.pdf

CAPÍTULO 2

EMERGENCIA DE LOS MACAYA EN LA ISLA SANTA MARÍA

La mayoría de los textos sobre caza de ballenas en las costas de Concepción y Arauco resaltan la importancia de una familia determinada en la instalación y desarrollo de la actividad en la zona: Juan Macaya Aravena y sus descendientes (Cartes, 2008; Hernández, 1998; Martinic, 2004; Sepúlveda, 1997). Juan Macaya se encontraba radicado en Puerto Norte, donde dedicaba buena parte de su tiempo a la pesca y la extracción de erizos, un producto secundario en comparación a la demanda que tenía el choro zapato. Quizás las dificultades para desarrollar libremente la pesca y el buceo fueron determinantes para que se abriera a la idea de cazar ballenas y así desarrollar un nuevo nicho comercial, actividad a la que se sumarán otras familias de la isla Santa María. No obstante, surgen una serie de preguntas sobre las fechas que la “historia oficial” señala como el inicio de la cacería de ballenas por parte de la familia Macaya, pues en 1912 el negocio estaba en manos de Farto & Castellón.

LA CONSTRUCCIÓN DEL “MITO” MACAYA

Históricamente, la caza de ballenas en el golfo de Arauco se ha asociado a la figura de Juan Macaya Aravena. Se ha construido una historia para explicar el surgimiento y desarrollo de esta actividad en la zona a partir de las características particulares de don Juan Macaya y de su familia. Esta historia “oficial” está representada por un texto escrito por Juan Hernández (1998) a partir, aparentemente, de información entregada al autor por los miembros de la familia.

El oficio de ballenero lo habría aprendido de Juan da Silva, un portugués que llegó a la isla en 1890, y que había participado en tres expediciones al Pacífico a bordo de veleros norteamericanos (Hernández, 1998: 43). Anselmo Macaya, uno de los hijos mayores de Juan Macaya Aravena, describe someramente 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 abuelo⁵² 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”⁵³.

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” (Sepúlveda, 1997).

Al parecer, una de las primeras cacerías correspondería 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 (Hernández, 1998: 16-17). El mismo Juan Macaya cuenta esta experiencia en una entrevista concedida 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 exige 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

⁵² Anselmo usa el término “abuelo” para nombrar a su padre, Juan Macaya, pues de esa manera era conocido por toda su familia.

⁵³ Entrevista a Anselmo Macaya. *Ramona*, 1(2): 30-33, 1971, p. 31.

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 mas 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 ponía más furiosa. Trató la chalupa de retirarse, el animal se sumerge de nuevo, la embarcación vuelve hacia nosotros para recogerlos 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 dándole 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 cinco 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 Olivares⁵⁴ 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 catástrofe⁵⁵.

Unos meses más tarde se vuelve a publicar la entrevista⁵⁶, pero la fecha del evento aparece corregida: 26 de octubre de 1926. Nos parece que esta nueva fecha es más coherente con la información disponible que existe sobre las actividades balleneras de los Macaya. La experiencia, con accidente y muertes incluidas, se transformó en un acontecimiento de naturaleza mítica, ya que representa el nacimiento de una empresa ligada estrechamente a la caza de ballenas y a los peligros que conlleva.

Este relato pasó a ser la historia oficial de los orígenes de la caza de ballenas en la isla Santa María y de la supremacía de los Macaya en el desarrollo de la actividad.

LA FAMILIA MACAYA, EL “ENREDO” GENEALÓGICO Y LA CONEXIÓN PORTUGUESA

Una parte importante del mito lo constituye el “origen” de Juan Macaya Aravena. Hernández (1998) elabora una historia relacionada con su llegada a la isla Santa María, que dice, más o menos, lo siguiente: Don José Luis Macaya, español de Santander, llega hacia 1850 a Lota “encandilado por las conversaciones escuchadas sobre la explotación del carbón de piedra que hacía su aparición en la zona, para integrarse al desarrollo industrial” y al darse cuenta del gran futuro de la industria carbonífera, “se queda en la zona para el resto de su vida”. Se casa en 1857 con Fresia Aravena y dos años después “nace su primer

⁵⁴En nuestras investigaciones en Tumbes, no identificamos a nadie con ese nombre entre los parientes de don José Olivares, quien fuera el principal precursor de la caza de ballenas en todo el golfo de Arauco, incluida la isla Santa María (Dublé Urrutia, 1905). Puede ser, simplemente, un error de la memoria.

⁵⁵Anónimo (1936a). Toda la vida de esfuerzo de un pescador. Una verdadera novela del mar [Una entrevista a Juan Macaya Aravena]. *El Pescador*, 1: s/p.

⁵⁶Anónimo (1936b). Toda la vida de esfuerzo de un pescador. Una verdadera novela del mar [Una entrevista a Juan Macaya Aravena]. *Magazine de Pesca y Caza*, 5: 14-16.

vástago, Juan Macaya Aravena (1998: 12). Juan Macaya Aravena habría nacido en Lota en 1859, y se casó en 1889 con Trinidad Medina, con la que tuvo doce hijos, diez hombres y dos mujeres. Se traslada a la isla en 1883 (Hernández, 1998: 16).

De los documentos revisados sobre esta historia, como la inscripción del matrimonio de Juan Macaya Aravena, se desprenden algunos antecedentes que permiten, al menos, cuestionar la información entregada por Hernández y conocer algunos datos novedosos.



Figura 7. Juan Macaya Aravena y sus hijos, c. 1936. Fila superior, de izquierda a derecha; Abel, Neftalí, Roberto, Leovigildo, Juan Francisco, Fernando y Enrique. Fila inferior, de izquierda a derecha; Anselmo, Juan Macaya Aravena y Juan Segundo (Hernández, 1998).

El 21 de noviembre de 1897 se registra ante el oficial del Registro Civil de Arauco el matrimonio entre Juan Macaya Aravena, de 28 años, chileno, agricultor, “residente en la isla Santa María desde su nacimiento”, y Trinidad Medina, de 25 años, chilena, costurera, domiciliada también en la isla. En el documento se entregan también los nombres de los padres de Juan: Juan de

Dios Macaya y Tomasa Aravena, y de la madre de Trinidad, María Medina⁵⁷. En el mismo momento de la inscripción de su matrimonio, Juan registra el nacimiento de tres de sus hijos, todos nacidos en isla Santa María: Juan 2°, en 1891; Anselmo, en 1893, y Fernando, en 1895⁵⁸. Otro hijo, Ramón, nacido en 1894, había fallecido. Luego nacerán sus otros hijos: Abel, Francisco en 1902, Leovigildo en 1904, Enrique en 1906, Digna en 1909, Marta en 1910, Roberto y Neftalí en 1914 (Hernández, 1998).

Pero Juan Macaya Aravena no era el primogénito. Juan de Dios Macaya y Tomasa Aravena, los nombres reales de sus padres, tuvieron siete hijos y Juan era recién el quinto. El primogénito era José Abelardo, nacido en 1860; luego estaban Ramón, en 1861; José Dolores, en 1862; Manuela, en 1864; Juan, en 1869; Mercedes, en 1874, y Emilio, en 1882.

La información disponible nos indica que todas estas familias vivieron, al menos un tiempo, en isla Santa María.

José Abelardo se casó con Luisa Seguel Macaya en 1877 y Manuela con el hermano de Luisa, David, en 1879, generando dos troncos familiares, los Macaya Seguel y los Seguel Macaya. Ramón se casó en Lota, en 1887, con Juana Toledo Sáez, con lo que se dio origen a los Macaya Toledo. No sabemos si estos matrimonios vivieron en la isla Santa María.

José Dolores Macaya Aravena se casó con Agustina Ayala Arriagada el 13 de febrero de 1881. El mismo y recurrente 21 de noviembre de 1897, José Dolores, de 39 años, chileno, agricultor, inscribe ante el oficial del Registro Civil de Arauco a cinco de sus hijos, todos nacidos en isla Santa María: Leonor, nacida en 1887; Doralisa, en 1889; Samuel, en 1891; Juan de Dios, en 1893, y Juan Alberto en 1897. En 1882 había nacido Abelina y en 1885 Isabel. En la misma isla, después nacen Manuel en 1902 y Adrián en 1904. Son los Macaya Ayala.

Mercedes Macaya Aravena se casó en 1890 con Jacinto Pardo Opazo, de Lota, con el que tuvo un hijo, Exequiel Pardo Macaya, que nació en 1891. Su

⁵⁷ Inscripción N° 45. Registro de Matrimonios, Circunscripción N° 1 de Arauco, 1897. Registro Civil de Chile, 1885-1932. En www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939K-PC3Z-M?i=61&cc=1630787

⁵⁸ Inscripciones N° 406, 407 y 408. Registro de Nacimientos, Circunscripción N° 1 de Arauco, 1897. Registro Civil de Chile, 1885-1932. En www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939K-2TS8-J1?i=453&cc=1630787

esposo fallece ese mismo año y Mercedes regresa a la isla Santa María con su hijo recién nacido. Se vuelve a casar en 1901 con Manuel Silva Medina, residente en la isla, y tiene otros siete hijos; Manuel Jesús, nacido en 1905; Manuel Ernesto, en 1906; María Umilia, en 1907; Domingo, en 1909; Bárbara, en 1911; Justo, en 1912, y Heriberto, en 1914. Son la familia Silva Macaya.

Finalmente, el hijo menor, Emilio Macaya Aravena, se casó en la isla Santa María en 1912 con Ana Villablanca Rivas. Son los Macaya Villablanca.

Es decir, con absoluta seguridad, las familias Macaya Ayala, Macaya Medina, Silva Macaya y Macaya Villablanca vivían en la isla Santa María durante la última década del siglo XIX y la primera del XX.

Probablemente quienes se vinieron de Lota a la isla fueron los padres de Juan Macaya Aravena, pero no tenemos documentos que lo confirmen. Sabemos que la madre, Tomasa Aravena, fallece en el naufragio del bote AVENTURERO, que venía de Lota rumbo a la isla Santa María, ocurrido el 28 de febrero de 1882. De este naufragio el padre, Juan de Dios Macaya, sobrevive y deja testimonio en un diario de Arauco⁵⁹.

En un estudio realizado en Chome en 1970, los antropólogos Mabel Rivera y Edgardo Garbulsky indican que la caza de ballenas fue desarrollada por dos familias emparentadas entre sí: “Son dos las líneas de linaje más importantes: Macaya y Silva, a su vez conectadas entre sí, y con otras familias a través de matrimonios. Tanto los Silva como los Macaya provienen de la isla Santa María”. Las conexiones entre ambos linajes tienen como consecuencia “la repetición del apellido materno y paterno en hijos de matrimonios distintos, la alternancia de apellidos entre dos generaciones (por ejemplo, una madre Silva Macaya cuyos hijos son Macaya Silva), la identidad de los apellidos entre padres, aunque la relación de parentesco sea muy lejana, etc.”. Todas estas situaciones “hacen muy difícil y confuso el trazado de genealogías”(1971: 25).

Para desenredar la madeja genealógica se podría establecer el origen de los principales “linajes”. Nuestro trabajo nos ha llevado a identificar dos líneas de descendencia que nacen de dos matrimonios “originales” que se asentaron en la isla Santa María, probablemente en la década de 1870: el de Juan de Dios Macaya con Tomasa Aravena, y el de José Silva y María Medina.

⁵⁹ *El Arauco (Arauco)*, 29 de febrero de 1882.

Hemos hablado de la descendencia Macaya-Aravena. Ahora nos referiremos a la descendencia Silva Medina. Encontramos un documento que señala que con fecha 26 de abril de 1886 comparece ante el oficial del Registro Civil de Coronel “José Silva, de cincuenta años, portugués, vecino de la isla Santa María, y expuso que el 20 de marzo último (se ignora la hora) nació en aquel lugar un niño que llama Juan, hijo legítimo del pareciente y María Medina, de treinta y cinco años, chilena, vecina de la isla Santa María, dedicada a su casa”⁶⁰. José Silva y María Medina tuvieron cuatro hijos, todos nacidos en isla Santa María: Manuel, en 1879; Juan, en 1886; Rosa, en 1888, y José Eduardo, en 1890. En las inscripciones de sus hijos Rosa y José Eduardo, José Silva aparece como chileno y agricultor. Es importante subrayar que María Medina tenía una hija concebida antes de su casamiento con José Silva: Trinidad Medina, la que luego sería esposa de Juan Macaya Aravena.

En la siguiente generación se establecen interesantes alianzas entre ambas familias: Mercedes Macaya Aravena se casa con Manuel Silva Medina, hijo de José y María, y Juan Macaya Aravena con Trinidad Medina, hija de María.

El “enredo” genealógico se incrementa con la llegada a la isla de Juan Da Silva, y su matrimonio con Isabel Macaya Ayala, sobrina de Juan Macaya Aravena. Juan da Silva no estaría emparentado, según la documentación, con José Silva (al menos hasta ahora). Por su parte, Aida Silva Home, hija de Juan da Silva, se casa con Anselmo Macaya Medina, hijo de Juan Macaya Aravena. De esta manera las familias se entrelazan fuertemente. Para Raimundo Silva el “enredo” se debe, en gran medida, a los lazos familiares que unen a estas dos familias, que se siguen fortaleciendo en el tiempo con otros matrimonios.

En los textos que hablan de la caza de ballenas en la isla Santa María se destaca la importancia que tuvo Juan da Silva en su gestación, pues su llegada habría significado “un aporte en conocimientos tecnológicos en la caza y elaboración de los cetáceos” (Hernández, 1998: 44). Hacia 1880, un joven inmigrante portugués, “descendiente de una antigua familia de balleneros”, Juan da Silva, llega a la isla y al observar la cantidad de ballenas, “al alcance

⁶⁰ Inscripción N° 178. Registro de Nacimientos, Circunscripción N° 1 de Coronel, 1886. Registro Civil de Chile, 1885-1932. En www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939V-SKTB-Z?i=43&cc=1630787

de la mano”, le indica a Juan Macaya, “su amigo”, que estaba “perdiendo el tiempo en tierra, porque esas ballenas que allí [se ven] son un negocio millonario” (Sepúlveda, 1997).

Hernández presenta una pequeña biografía de Juan da Silva, desgraciadamente sin indicar las fuentes utilizadas para su elaboración. Según este autor, sale a los 18 años de Portugal y se dirige “a los yacimientos de oro de California, en la época de la fiebre de ese noble metal”. Permanece en California durante un año, sin suerte, por lo que decide “embarcarse como tripulante en las naves balleneras que salían hacia el Pacífico Sur”. En su tercer viaje desembarca en Valparaíso y se traslada a Lota “atraído por el incipiente desarrollo de las minas de carbón”. Se radica en Lota y se casa con Fresia Home, “descendiente de familia inglesa que había llegado a trabajar en las minas del empresario Matías Cousiño”. Tuvo tres hijos antes que su esposa falleciera “de una prolongada enfermedad al estómago”. Poco tiempo después de la muerte de su esposa, Juan da Silva “se traslada a la isla Santa María, con sus descendientes”. En la isla se casa con una sobrina de Juan Macaya Aravena, “conocida como Isabel Macaya” (Hernández, 1998: 43-44).

Revisamos unos documentos que nos permiten analizar la biografía y precisar algunas observaciones. La primera referencia específica que tenemos de Juan da Silva en la documentación revisada se encuentra en una inscripción de nacimiento de 1886 en el Registro Civil de Talcahuano. El documento señala:

“El 28 de enero de 1886, a las dos de la tarde, ante el oficial del Registro Civil que suscribe, compareció don Juan Silva Augusto, de veintisiete años de edad, portugués, pescador, vecino de esta circunscripción y conocido del infra escrito, y me declaró que el veintinueve de diciembre último, a las diez de la noche, nació una criatura del sexo masculino, a la cual se le puso el nombre de Alberto Silva, siendo éste hijo ilegítimo. Después de leída esta inscripción la firmaron el infra escrito y los testigos, Don Antonio Suárez y Don Manuel Enos”⁶¹.

⁶¹ Inscripción N° 23. Registro de Nacimientos, Circunscripción N° 1 de Talcahuano, 1886. Registro Civil de Chile, 1885-1932. En www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:9392-33SV-M5?i=65&cc=1630787

Este documento precisa algunos datos básicos: Juan da Silva era portugués, pescador de oficio, nacido en 1856 o 1857, residente en Talcahuano en 1886. Uno de sus testigos, Manuel Enos, fue un reconocido ballenero, nacido en Lajes do Pico, Islas Azores, el 22 de mayo de 1826. Entre 1845 y 1860 fue tripulante de diversos buques balleneros del puerto de Cold Spring Harbor, Long Island. Luego fue primer oficial (1860-1864) y capitán (1864-1869) de la barca JAVA, de New Bedford (Frank, 2009). Llega en 1882 a Talcahuano como primer oficial en el buque ballenero JOHN & WINTROP. En el puerto acepta el trabajo que le ofrece la empresa chilena Mathieu & Brañas de tomar el mando del recientemente adquirido MATILDA SEARS (Warrin, 2009). Manuel Enos se casa en Talcahuano con Petrona Araneda y tiene numerosa descendencia chilena⁶².

La segunda referencia de Juan da Silva es la inscripción de su matrimonio con Agustina Home Álvarez, contraído en 1894 en el Registro Civil de Lota. Se indica que Juan Silva Augusta, portugués, de treinta y ocho años, marino, soltero, se casa en Lota el 17 de enero de 1894 con Agustina, chilena, de veinticinco años, sin profesión, soltera. Los padres de Juan eran Antonio Silva y Mariana Augusta, y los de Agustina, Antonio Home y Antonia Álvarez. Los testigos del matrimonio fueron Serapio Aillón y Simon Home⁶³. Este texto nos entrega nueva información sobre el nombre de los padres de Juan da Silva Augusta, Antonio y Mariana, y el de los padres de su esposa, sus suegros, Antonio Home y Antonia Álvarez.

La tercera referencia es la inscripción de su primera hija, Aida Silva Home, nacida el 14 de febrero de 1894, que Juan Augusto Silva Augusta, portugués, marino, domiciliado en el barrio El Manzano, conocido del oficial civil, realiza en el Registro Civil de Talcahuano⁶⁴. Juan da Silva y Agustina Home tienen otros cuatro hijos: Blanca Ester, nacida el 9 de diciembre de

⁶² Tuvieron siete hijos; Carlos, Manuel Ignacio (1887), Mary (1888), Ana (1891), Juan Francisco (1890), Laura Rosa (1899) y Gabriel Antonio (1904).

⁶³ Inscripción N° 13. Registro de Matrimonios, Circunscripción N° 3 de Lota, 1894. Registro Civil de Chile, 1885-1932. En www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:9392-3D2X-H?i=185&cc=1630787

⁶⁴ Inscripción N° 118. Registro de Nacimientos, Circunscripción N° 1 de Talcahuano, 1894. Registro Civil de Chile, 1885-1932. En www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:9392-33S9-V1?i=32&cc=1630787

1894⁶⁵; María Elena, el 22 de octubre de 1896⁶⁶; Marcos Fernando, el 22 de noviembre de 1897⁶⁷, y Héctor Alejandro, el 27 de octubre de 1899⁶⁸.

El 24 de noviembre de 1901 fallece en Lota, producto de una tuberculosis, su esposa Agustina a la edad de 32 años⁶⁹. Cuando muere su esposa, Juan da Silva se traslada con sus hijos⁷⁰ Aida, de 7 años; María Elena, de 5 años; Fernando, de 4 años y Alejandro, de 2 años, a la casa de su suegra Antonia, en isla Santa María, la que vivía con sus hijos Juan, de 17 años; Virginia, de 15 años; Julia, de 13 años; Rosalinda, de 11 años, y Francisco, de 5 años.

En 1907, Juan da Silva se casa con Isabel Macaya Ayala, hija de José Dolores Macaya Aravena y Agustina Ayala Aranedo, con la que tiene otros cuatro hijos, Adrián, Joaquín, Manuel y Madolina.

De esta manera, observamos que la figura de Juan da Silva queda ensombrecida en la historia oficial pese a su supuesta importancia en el inicio de la cacería de ballenas en la isla Santa María. Su descendencia, sin embargo, recuerda aspectos centrales de la biografía de este portugués. Uno de sus nietos señala:

“Nacimos en la isla Santa María, somos hijos de don Héctor Alejandro da Silva Home. Él era hijo del portugués que llegó por Lota, don Juan Augusto da Silva Aranedo⁷¹. Ese hombre llegó en las balleneras que venían a Chile para la caza de ballenas, de los Estados Unidos, y se quedó por ahí, enredado en Lota, después se casó y formó familia, acá en Chile. De su primer

⁶⁵ Inscripción N° 67. Registro de Nacimientos, Circunscripción N° 3 de Lota, 1894. Registro Civil de Chile, 1885-1932. En www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:9392-3D2X-D?i=175&cc=1630787

⁶⁶ Inscripción N° 401. Registro de Nacimientos, Circunscripción N° 1 de Coronel, 1896. Registro Civil de Chile, 1885-1932. En www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939V-3G9P-2G?i=357&cc=1630787

⁶⁷ Inscripción N° 6. Registro de Nacimientos, Circunscripción N° 3 de Lota, 1898. Registro Civil de Chile, 1885-1932. En www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:9392-3D75-M?i=250&cc=1630787

⁶⁸ Inscripción N° 765. Registro de Nacimientos, Circunscripción N° 3 de Lota, 1899. Registro Civil de Chile, 1885-1932. En www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:9392-3DT6-W?i=151&cc=1630787

⁶⁹ Inscripción N° 1002. Registro de Defunciones, Circunscripción N° 3 de Lota, 1901. Registro Civil de Chile, 1885-1932. En www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:9392-3DYJ-3?i=176&cc=1630787

⁷⁰ Según los antecedentes disponibles, Blanca Ester fallece tempranamente.

⁷¹ Su nombre verdadero era Juan da Silva Augusta.

matrimonio nacieron 4 hijos, la señora Aida da Silva Home, doña Helena da Silva Home, Fernando y mi papa, Héctor. Mi tío Fernando no tuvo descendencia, murió en la pesca, ahogado a los 18 años, en un viaje de Talcahuano a la isla Santa María. De ahí venimos nosotros”⁷².

Raimundo y Fernando Silva comentaron que Juan da Silva quedó viudo y se volvió a casar, ahora con una hija de José Dolores Macaya Aravena,

“con la señora Isabel Macaya Ayala, ahí tuvieron cuatro hijos más [...]. Después los Macaya se trasladaron al Puerto Norte, formaron una caleta, como Juan Silva estaba ya emparentando con ellos, se fue también para allá, y ahí formaron una caleta pesquera. Él siempre le decía a don Juan [Macaya] que su futuro estaba en el mar y como él sabía de ballenas, de seguro que les enseñó [...], a los hijos, a todos los Macaya, les enseñó y algunos fueron muy buenos balleneros, sobre todo cuando la cazaban en bote; a don Anselmo, a Juan Segundo, ellos fueron buenos, buenos ‘trancadores’ de ballenas, o pilotos, el de atrás”⁷³.

La información que revisamos menciona a otro portugués –aparte de José Silva y Juan da Silva– vinculado con la isla Santa María: Antonio Home.

Los padres de Agustina (esposa de Juan da Silva), Antonio Home y Antonia Álvarez, vivían en isla Santa María cuando ella falleció. El 21 de noviembre de 1897, Antonio Home registra el nacimiento de cuatro de sus hijos ante el oficial del Registro Civil de Arauco. En dichos documentos Antonio Home, de sesenta años, portugués, agricultor, casado con Antonia Álvarez, chilena, costurera, residente de la Santa María, inscribe a sus hijos Virginia, Julia, Rosalinda y Francisco, que habían nacido entre 1886 y 1894, en dicho lugar⁷⁴. El matrimonio Home Álvarez tenía otras cuatro

⁷² Entrevista a Raimundo Silva. San Vicente, 4 de octubre de 2002.

⁷³ Entrevista a Raimundo Silva. San Vicente, 4 de octubre de 2002.

⁷⁴ Inscripciones N° 402, 403, 404 y 405. Registro de Nacimientos, Circunscripción N° 1 de Arauco, 1897. Registro Civil de Chile, 1885-1932. En www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939K-2TSH-SF?i=452&cc=1630787

hijas, Antuca (Antonia), nacida en 1867; la mencionada Agustina, en 1869; Inés, en 1878, y Beatriz, en 1882, además de un hijo, Juan, nacido en 1884. No conocemos el lugar de nacimiento de cada uno, pero hacia 1886 todos vivían con sus padres en la isla Santa María.

Antonio Home muere en Lota de pulmonía el 8 de junio de 1898. En el registro de defunción se dice que era portugués, marino, de cincuenta y nueve años, con domicilio en la isla Santa María. Sus padres eran Antonio Home y Rosa Silvera⁷⁵.

Antonio Home no tuvo vinculaciones aparentes con la pesca de la ballena, pero su hijo, Juan Home Álvarez, a los 22 años muere ahogado en “el Mar Pacífico” el 22 de mayo de 1906, y es enterrado en el cementerio parroquial de Maullín. Se trata, con seguridad, del accidente de una chalupa ballenera, pues el requirente y los testigos de la inscripción de su defunción eran Artemio Olivares, Nicolás Bécar y Lucas Olate, todos conocidos balleneros de Tumbes⁷⁶.

Otros miembros de la familia Home vivían también en la zona. Don Manuel Home, casado con doña Juana Rivas, fallece en el fundo La Amalia, Lebu, el 13 de noviembre de 1896, a la edad de 73 años (es decir, nacido en 1823-1824). Este fundo era propiedad de Serapio Aillón Merino, esposo de su hija Natalia Home Rivas. Según su certificado de defunción, Manuel Home era marino, de nacionalidad portuguesa, igual que Antonio Home. En este caso, desafortunadamente se ignora el nombre de sus padres⁷⁷.

La “conexión portuguesa” es tan fuerte en la isla Santa María que Anselmo Macaya Medina le cuenta a Robert H. Clarke, oceanógrafo y especialista en ballenas que visita Chome en 1958, que su padre, Juan Macaya Aravena, “era un ballenero portugués de San Jorge, en las Azores, que se instaló en Chile e inició un negocio ballenero con botes abiertos en la isla Santa María” (Clarke, 1965: 124). ¿Por qué le habrá dicho eso, si sabemos que no era portugués, o

⁷⁵ Inscripción N° 295, Registro de Defunciones, Circunscripción N° 3 de Lota, 1898. Registro Civil de Chile, 1885-1932. En www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:9392-3D1P-B?i=481&cc=1630787

⁷⁶ Inscripción N° 50, Registro de Defunciones, Circunscripción N° 2 de Maullín, 1906. Registro Civil de Chile, 1885-1932. En www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939K-GTQ4-2?i=53&cc=1630787

⁷⁷ Inscripción N° 340, Registro de Defunciones, Circunscripción N° 1 de Lebu, 1896. Registro Civil de Chile, 1885-1932. En www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939K-GTSY-G2?i=186&cc=1630787

Clarke más bien lo malentendió? En una entrevista Anselmo Medina señala que el portugués era, en realidad, “un aventurero de apellido Da Silva, [...que] había trabajado con los ingleses en la caza de la ballena”, y que su padre “era un campesino que había sentado sus reales en la isla Santa María [...] considerada en aquella época el emporio agrícola de la provincia de Concepción”⁷⁸.

OCUPACIONES DE JUAN MACAYA

Juan Macaya Aravena es un hombre que desarrolló en la isla Santa María “varias actividades, entre las que figuran administrador del peñón, pescador, buzo de escafandra y ballenero” (Hernández, 1998: 16). Para la familia Macaya Aravena, la cacería de ballenas era, en un principio, una actividad complementaria a otras relacionadas con las faenas del mar, como la pesca, el buceo con escafandra y la recolección de mariscos en los roqueríos aledaños a las playas. Asimismo, mantenían algunos cultivos de uso doméstico y unos pocos animales, además de aves de corral. No obstante, su subsistencia estaba orientada principalmente hacia el desarrollo de actividades marítimas, lo que fue forjando una cultura de borde mar desde muy temprano (Chapanoff, 2013).

Una de las actividades era el aprovisionamiento del faro que la Armada de Chile mantenía en la isla. Sabemos que Juan Macaya desarrolló este trabajo al menos entre 1902⁷⁹ y 1929⁸⁰, plazo que podría extenderse tanto hacia atrás como adelante, considerando que el faro fue construido en 1887. Las labores específicas de Juan Macaya estaban definidas en un contrato firmado con el Fisco, que era ratificado mediante la emisión de un decreto supremo. El Fisco le pagaba a Juan Macaya por esta labor una suma fija anual dividida en 12 mensualidades.

Transcribimos el decreto que aprueba el 16 de abril de 1910 el contrato firmado por Juan Macaya y el Subdelegado Marítimo de Coronel, en representación del Fisco:

⁷⁸ Entrevista a Anselmo Macaya. *Ramona*, 1(2): 30-33, 1971, p. 31.

⁷⁹ *Diario Oficial* (Santiago), 31 de mayo de 1902.

⁸⁰ *Diario Oficial* (Santiago), 16 de mayo de 1929.

“Se aprueba el siguiente contrato celebrado entre el Subdelegado Marítimo de Coronel, en representación del Fisco, y el señor Juan Macaya, para efectuar el servicio de acarreo de víveres, pertrechos, etc., al faro de la isla Santa María:

1°. El señor Juan Macaya se compromete a hacer dos viajes mensuales en chalupa desde el puerto de Coronel al faro de la isla Santa María para conducir empleados, familias de estos, y equipajes al faro, víveres, pertrechos, correspondencia oficial y particular y traer a su regreso a los empleados, familias y equipajes siempre que por enfermedades, feriados, permisos, traslados, renunciaciones o separaciones tuvieren que salir del faro y la correspondencia oficial i particular.

2°. La chalupa debe ser del tipo ballenera y de propiedad del contratista, tripulada por cuatro bogadores y un patrón de reconocida competencia y honradez.

3°. Los viajes indicados serán efectuados los días 1° y 15 de cada mes, siempre que el tiempo lo permita, pudiendo, en caso contrario, aplazarlos por algunos días.

4°. Los pertrechos para el faro, los víveres, etc., para los empleados serán entregados en el establecimiento al guardián de cargo.

5°. El contratista deberá practicar dos viajes extraordinarios en el año a la isla para conducir y traer ingenieros u otros empleados que la Dirección del Territorio Marítimo designe para hacer visitas de inspección al faro, para lo cual le dará aviso oportuno al contratista el Subdelegado Marítimo de Coronel.

6°. El contratista se obliga a facilitar bote a los empleados del faro cada vez que lo soliciten, para vigilar la boya luminosa de los Bajos Dormidos o cuando sea necesario cambiar, hacer algunas adulteraciones o recorrida a dicha Boya.

7°. El contrato será por el término de un año, empezando el 1° de enero de 1910 y terminando el 31 de diciembre de del mismo año, debiendo el contratista dar aviso con dos meses de anticipación a la fecha en que deberá concluir el contrato, si lo renovará en el año siguiente bajo las mismas bases y precio.

8°. El contratista para responder al fiel cumplimiento de su contrato deberá rendir fianza por la suma de cien pesos, calificada por el Subdelegado Marítimo de Coronel o presentar una Boleta de depósito en un Banco por la misma suma a la orden del Director del Territorio Marítimo, la que será devuelta a la terminación del contrato.

9°. Si el contratista, sin causa justificada que no sea aceptada por la Dirección del Territorio Marítimo, dejare de hacer los viajes reglamentarios, la misma Dirección se reserva el derecho de contratar una chalupa para hacerlos por cuenta del contratista, sin perjuicio de anular el contrato, haciendo en este caso efectiva la fianza o boleta de depósito a que se hace referencia en el artículo anterior.

10°. El contrato, una vez aprobado por el Supremo Gobierno, será reducido a escritura pública, firmando en representación del Fisco, en la notaría el Subdelegado Marítimo de Coronel.

11° El Supremo Gobierno abonará al señor Juan Macaya, en pago de estos servicios, la suma anual de dos mil quinientos pesos (\$ 2,500) moneda corriente, que le será entregada por mensualidades iguales por la Tesorería Fiscal de Coronel, previo certificado del guardián a cargo del faro, visado por el Subdelegado Marítimo de Coronel, en que conste que los servicios de acarreo han sido ejecutados en el mes a entera satisfacción⁸¹.

El Decreto se repite año a año, sin mayores variaciones. En la prensa se publicó el documento correspondiente a 1913, donde las únicas diferencias están en el artículo 6°, que señala que el plazo de vigencia del contrato es ahora del 1 de enero al 31 de diciembre de 1913, y en el artículo 11°, que aumenta el pago anual de 2.500 a 3.000 pesos, moneda corriente⁸².

Juan Macaya Aravena ocupó, además, posiciones de poder en la estructura política local de la isla Santa María, pues entre 1925⁸³ y 1927⁸⁴ fue Subdelegado Marítimo. Los subdelegados marítimos son parte de la estructura gubernamental que organiza el territorio marítimo y la marina mercante,

⁸¹ D.S. N° 564, del 16 de abril de 1910, *Diario Oficial* (Santiago), 30 de abril de 1910.

⁸² *El Sur* (Concepción), 26 de enero de 1913.

⁸³ *Diario Oficial* (Santiago), 5 de febrero de 1925.

⁸⁴ *Diario Oficial* (Santiago), 22 de abril de 1927.

dependiente de la Armada de Chile. Como se indica en una ley de 1848, “cada Gobernación Marítima se subdividirá en las subdelegaciones marítimas que determine el Poder Ejecutivo como más conveniente a la matrícula de gente de mar, a la mejor defensa de las costas, a la buena policía de los mares de la república y a la protección de los intereses fiscales”⁸⁵.

Juan Macaya fue, sin duda, un hombre importante en la isla Santa María, una “autoridad” reconocida por los propios isleños y también por las autoridades gubernamentales.

LA PESCA CON CHALUPAS Y EL USO DE LANCHAS

Los recuerdos están presentes en los antiguos balleneros, sus familias y sus descendientes. El capitán debía acercar mucho la chalupa a la ballena 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”⁸⁶. 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 arrasando, 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”⁸⁷.

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”⁸⁸. 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 (Espinoza, 2011: 66).

⁸⁵ Ley del 30 de agosto de 1848. Gobernaciones Marítimas de la República de Chile. *Boletín de las Leyes y de las Ordenes y Decretos del gobierno*, XVI, 8: 258-259.

⁸⁶ Entrevista a Osvaldo Ramírez. Chome, 19 de enero de 2010 (Espinoza, 2011: 64).

⁸⁷ Entrevista a Carlos Macaya. Chome, 20 de enero de 2010 (Espinoza, 2011: 65).

⁸⁸ Entrevista a Flor Monsalve. Chome, 8 de febrero de 2002 (Espinoza, 2011: 71).

Las chalupas podían tener hasta unos 30 pies de eslora (unos 9 metros), por unos 6 pies de manga (casi 2 metros). Eran apreados a ambos extremos con proas aguzadas, lo que las hacía más rápidas y ágiles para sortear el oleaje, pudiendo alcanzar una velocidad de hasta 5 nudos. Para su propulsión se utilizaban remos más largos que los diseñados para los botes de pesca (entre 16 y 22 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, generalmente 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 popa mediante toletes o una chumacera. Esta condición permitía eventualmente 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 (Chapanoff, 2013).

Anselmo Macaya comenta en una entrevista que

“El propio Da Silva primero y el abuelo después fueron los arponeros. 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 las 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”⁸⁹.

Pedro Villegas narra las posiciones y funciones de los tripulantes de una chalupa:

“El piloto llevaba un remo, se llamaba bayona; a su lado iba un marinero con un canasto con la línea, llevaba un tarro para echarle agua salada a la línea, para que no se prendiera; en la proa estaba el trancador; ahí [la chalupa] tenía un sacadito, por ahí pasaba la línea, [algunas ballenas] sacaban dos canastos, cuando asomaba arriba se acercaban tirando la línea, era una

⁸⁹ Entrevista a Anselmo Macaya. *Ramona*, 1(2): 30-33, 1971, p. 31.

línea americana⁹⁰, y de ahí, cuando la ballena quedaba tranquila el trancador la lanceaba, el trancador no más le pegaba los lanzazos, nadie más se metía, los demás estaban ocupados. La ballena después se amarraba con alambre⁹¹.

Según señala 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 balleneros⁹².

El armamento para la caza estaba constituido por arpones, lanzas y, en algunas ocasiones, por el fusil ballenero. Cada chalupa contenía un cierto número de arpones y lanzas, pues no bastaba con un solo ejemplar de cada arma. 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” (Castillo, 1906b: 6), o “terminados en una flecha de hierro que retiene el arma dentro del animal” (Dublé Urrutia, 1905: 4). Al tubo se le adapta un mango de madera que tiene unos 2 m de largo y 10 cm de diámetro (Castillo 1906b: 6). 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 estenderse con prontitud i sin peligro de que se enredara” (Castillo, 1906b: 6), “conservándose el extremo sin amarrarlo a la chalupa, en ningún caso” (Dublé Urrutia, 1905: 4). 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” (Castillo, 1906b: 6). La línea podía tener unas “200 brazas de largo” (Dublé Urrutia, 1905: 4), aunque la que Castillo mide en la isla Santa María “tenía 150 brazas y un diámetro de 3 cm” (1906b: 6). La lanza es “un aparato de las dimensiones del arpón i que tiene, a la manera de este último, su mango

⁹⁰ Este tipo de cuerda era importada, por lo que era muy escasa. Juan Hernández menciona que el único comerciante que los abastecía era Luis Garretón, quien fuera uno de los socios de la empresa Toro y Martínez de Talcahuano (Hernández, 1998: 34).

⁹¹ Entrevista a Pedro Villegas. Isla Santa María, 22 de febrero de 2000.

⁹² Entrevista a Waldo Soto Macaya. San Vicente, 24 de enero de 2012 (Chapanoff, 2012).

en conexión con un cordel bastante largo” (Castillo, 1906b: 6), pero es más delgado que el del arpón, lo “que permite sacarlas de la herida” (Dublé Urrutia, 1905: 4).

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” (Dublé Urrutia, 1905: 4)⁹³. Es interesante indicar que en Tumbes se usaron “carabinas balleneras de manufactura inglesa que denominaban bombo-lanza, 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” (Fernández, 1964: 39; cf. Dublé Urrutia, 1905: 4).

Justo Silva describe cómo se usaba el bombo lanza en la isla Santa María: “Primero se mataba a pura lanza y después ya compraron unos datingan, con unas bombas, eran como escopetas de madera [...]. Entonces, uno le tiraba a la ballena, porque llevaba un alambrito donde hacía el gatillo y le tiraba y ahí se introducía la bomba, una bombita de bronce así, cargada, como de cuarenta centímetros, y esa explotaba dentro de la ballena”⁹⁴.

Por su parte, Mauricio Moya cuenta:

“Tenían unas escopetas de bronce, la bala de bronce larga, que pesaría un kilo, y la bala tenía pólvora adentro. Entonces estos trabajaban a remo y en lanchas traían la ballena. Tenían la SANTA MARÍA que llamaban y con dos

⁹³ Estas armas fueron utilizadas en la caza de ballenas 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, [...] era disparada desde la proa por el primer oficial, en la misma forma que una escopeta o rifle normal” (Clark, 1887: 253-254). En 1846 O. Allen, de New London, introdujo el primer modelo, que cargaba por el cañón un proyectil explosivo [bomb lance], que era disparado mediante percusión sobre una carga de pólvora negra que llevaba en su parte posterior. En 1849 Allen vendió su negocio a Christopher C. Brand, de Ledyard, quien hizo algunas modificaciones al arma, y la fabricó en tres tamaños, para acomodar distintos tipos de proyectiles. C. C. Brand patentó, además, en 1852, una serie de mejoras en el proyectil explosivo de Allen. El arma, denominada fusil de Brand, “fue la primera en ser usada exitosamente en la ballenería norteamericana” (Clark, 1887: 253). Los fusiles disparaban proyectiles con punta explosiva o “lanza-bomba”. Se hicieron varios tipos de proyectiles con punta explosiva (Brown, 1883: 58-60).

⁹⁴ Entrevista a Justo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

lanchitas acarreaban la ballena. Y la gente tenía la preocupación de venirse a remo cuando estaban cerca, porque la lancha para arrastrar una ballena echaba días... y la ballena acá se destrozaba como se podía, en el agua y uno terminaba todo mojado. Se iba sacando por piezas pero en el agua según como iba la marea, después con la baja quedaba en seco. Pero se perdía como la mitad del producto del trabajo, el puro tocino y lo demás se perdía todo”⁹⁵.

Para resolver el problema de la larga y trabajosa tarea de remolcar los cetáceos capturados a la playa, adquieren primero unas lanchas a motor y luego remolcadores a vapor, cuya función principal era trasladar no solo las chalupas hacia las ballenas sino también las ballenas cazadas hacia la costa, para su procesamiento en las instalaciones terrestres (Pastene, 1982).

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 después complementaron la flota otras tres embarcaciones: la SANTA MARÍA, la PINTA y la NIÑA; posteriormente se incorporaron 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 quedó la pura FOCA y la PINTA y a esas dos lanchas le pusieron ‘motor marino’. Desde la isla a San Vicente nos demorábamos como cuatro 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 tocó, una vez que un tío estaba enfermo, ir a sacarle el magneto a la lancha, estaba casi abajo el magneto y funcionaba igual. Las lanchas tenían como 12 metros de eslora y llevaban 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”⁹⁶.

⁹⁵ Entrevista a Mauricio Moya. Isla Santa María, 22 de febrero de 2000.

⁹⁶ Entrevista a Waldo Soto Macaya. San Vicente, 24 de enero de 2012 (Chapanoff, 2012).

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 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” (Chapanoff, 2013: s/p).

Además, las lanchas permitieron integrar una nueva especie a la cacería, el cachalote. Raimundo Silva describe este periodo de la siguiente manera:

“Siempre eran las ballenas que pasaban por ahí por la orilla de la isla, la ambaque⁹⁷ o la raituel⁹⁸, son ballenas de barba que daban bastante aceite y andaban más a la costa; pero también salían a cazar el cachalote, los remolcaban en lancha, en una o dos lanchas que tenían en esos tiempos; salían a remo, unas pocas millas no más, unas tres a cinco millas nada más; las ballenas eran abundantes antes; las traían en remolque y luego las varaban con unos bueyes en la isla; las cocían en unos fondos de fierro fundido y ahí empezaron a formar la empresa⁹⁹”.

Por su parte, Justo Silva comenta que las lanchas ampliaron el radio de caza por sobre las 20 millas mar afuera, y además, el aceite blanco del cachalote tenía un mejor precio que el aceite negro, lo que explicaría la consolidación económica de la empresa Macaya¹⁰⁰.

Pedro Villegas complementa el testimonio de los Silva: “Primero usaban lanchas, lanchitas chicas a motor, de 11 metros; pero cuando venía viento, los botes echaban la vela, y remolcaban la lancha para ayudarle. Así se formaron

⁹⁷ Ambaque era el nombre que se le daba a la ballena jorobada. Es una castellanización de su nombre en inglés, *humpback whale*.

⁹⁸ Raituel era el nombre que se le daba a la ballena franca. Es una castellanización de *right whale*, su nombre en inglés.

⁹⁹ Entrevista a Raimundo Silva. San Vicente, 4 de octubre de 2002.

¹⁰⁰ Entrevista a Justo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

los Macaya, no fue todo el tiempo con barcos”¹⁰¹. El carpintero de ribera José Monsalve también tenía recuerdos de estas lanchas, y en una entrevista realizada en la isla Santa María el año 2002 nos comentó lo siguiente: “En un principio los Macaya trabajaban en chalupa. Así empezaron. Después se hicieron de una lanchita motorizada, así trabajaban un poquito más aliviados, porque la lanchita los remolcaba hacia afuera, ya no la remolcaban a remo. Y con la lancha la remolcaban de vuelta [a la ballena]”¹⁰².

En suma, la incorporación de las lanchas cambió el escenario. Justo Silva subraya que “después Macaya compró lanchas, ahí fue cuando empezaron a cazar ballenas cachalotes. La lancha llevaba a la chalupa a remolque. Eso... trabajaron como unos cuatro o cinco años”. Con las lanchas “salíamos a veinte, treinta, cuarenta millas para afuera...demorábamos dos días, dos días y medio en llegar a tierra con la ballena”. Como las lanchas no tenían instrumentos de navegación, era fácil perder el rumbo, sobre todo cuando se levantaba neblina: “Cuando iban las lanchas, las veía la gente y entonces después entraba neblina; y entonces ahí la gente, cuando ya calculaban que las lanchas estaban cerca, porque sentían el ruido de los motores, entonces les metían boche, con tarros y prendían fuego para que [llegaran a la isla]”¹⁰³.

Remolcar las ballenas en chalupa hasta la isla Santa María era una tarea ardua que podía durar varios días. Justo Silva recuerda: “Varios, echaban tres, cuatro días para llegar; sí, una que cazó un hermano mío, el finado Pardo, la fueron a matar allá a Coronel, cerquita... la gente fue en los botes a verla”¹⁰⁴.

PROCESAMIENTO DE LAS BALLENAS

Una vez que la ballena llegaba a la playa, se subían con bueyes y con la ayuda de los habitantes de la isla. 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”¹⁰⁵. El animal se

¹⁰¹ Entrevista a Pedro Villegas. Isla Santa María, 22 de febrero de 2000.

¹⁰² Entrevista a José Monsalve. Isla Santa María, 3 de octubre de 2002.

¹⁰³ Entrevista a Justo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

¹⁰⁴ Entrevista a Justo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

¹⁰⁵ Entrevista a Flor Monsalve. Chome, 8 de febrero de 2002 (Espinoza, 2011: 71).

descuartizaba en la playa y la grasa se freía en unos ollones 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 (Espinoza, 2011: 66). De hecho, algunas personas filtraban la arena, y ese poco aceite se lo vendían a los Macaya. En esta primera etapa, el procesamiento era muy artesanal porque la infraestructura era escasa. Flor Monsalve nos comentó que Juan Macaya tenía “unos fondos grandes, con unos cuchillones hacía chicharrones de la carne y luego los freía; después sacaba el aceite y lo colocaba en tambores; juntaba 15 a 20”. Según Justo Silva, en aquellos años la producción de aceite de ballena se vendía íntegramente a las carboníferas de Lota, ya que servía como combustible para los faroles de los mineros y también para lubricar las maquinarias.

En otro momento de la entrevista, Justo Silva nos comentó que cuando se cazaba una ballena, “entonces entre los botes, entre todos, la mataban y ahí la remolcaban a remo para la planta para la isla Santa María. En ese entonces no era planta, pero ahí se hacían, se cocían en fondos, olletas a fuego... Así, a fuego caliente, cocer chicharrones”. Los bueyes que ayudan a tirar las ballenas hacia la playa también se combinaban con las mareas para ayudar en el trabajo:

“Se tiraba con bueyes y se tiraban por ejemplo cuando estaba la marea, tenía que la gente ir a tirarla para tierra, era terrible, igual la trabajan a media agua, con el agua hasta la cintura. Se iban sacando, por ejemplo cuando ya la ballena quedaba en seco, uno se metía hasta por aquí en el agua [hace referencia a la cintura] y con un gancho sacaban pedazos así nomás [con las manos hace referencia a un trozo aproximadamente de 60-70 cm]”¹⁰⁶.

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”¹⁰⁷.

¹⁰⁶ Entrevista a Justo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

¹⁰⁷ Entrevista a Anselmo Macaya. *Ramona*, 1(2): 30-33, 1971, p. 31.

Esta forma artesanal de procesar las ballenas para la producción de aceite es observada con preocupación por Luis Castillo: “Diré todavía, que si son primitivos los métodos de caza, aun lo son más los del aprovechamiento industrial” (1906b: 5). Por tanto, este procesamiento artesanal de las ballenas en la isla difícilmente se lo podemos adjudicar a un emprendimiento exclusivo de la familia Macaya. De hecho, la administración de la hacienda tenía participación de las ganancias, al parecer porque facilitaba ciertos implementos, como los ollones para derretir la grasa. Aunque también es probable que se cobrara una prima por usar la isla, pues la hacienda recaudaba el 25% de la ganancia obtenida por el aceite (Castillo 1906b: 6).



Figura 8. Instalación ballenera de Juan Macaya e Hijos en isla Santa María, c. 1940 (Hernández, 1998).

En 1934 se comenzó a construir una planta para el procesamiento de las ballenas en Puerto Norte. No sabemos si se aprovecharon de algún modo las construcciones que databan de la época de la concesión Farto & Castellón. Fue un trabajo 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”¹⁰⁸.

Con la construcción de la planta se resuelve uno de los principales problemas de la empresa: la pérdida del aceite en el agua y la playa, y el procesamiento ineficiente de las carcasas de las ballenas.

Estos primeros intentos industrializadores aumentan notablemente los niveles de producción. En un primer momento, el aceite negro era vendido principalmente 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. El aceite blanco, obtenido de los cachalotes, era vendido en San Vicente a la industria Perlina S.A.I. por intermedio de la firma José Maritano¹⁰⁹.

Un observador clave de esto fue Justo Silva, quien explica que el aceite lo “usaban en la compañía de Lota, las carboníferas, para prender la lámpara del minero, para candil y aceitar los huinches¹¹⁰ con ese aceite. Para allá vendían ese aceite en ese tiempo”. Se refiere al aceite negro, obtenido de raitueles y ambagues. Cuando se incorporan las lanchas y se comienzan a cazar cachalotes son otros los compradores: “Después cuando ya trabajaron el aceite esperma empezaron a vender para Perlina [...]. Maritano era entregador nomás. Maritano entregaba a Perlina. Y cuando Perlina no quiso comprar más, entonces ahí empezó a trabajar el Maritano y empezó a trabajar la vela, el jabón, todo eso”¹¹¹.

Pedro Villegas, habitante de Puerto Norte, nació en Hualpén y a los cuatro años (1929) se trasladó a la isla Santa María junto a sus padres, quienes llegaron a trabajar con los Macaya. A los 15 años (~1940), empezó a trabajar para la ballenera en la construcción de la rampla¹¹², haciendo bloques de piedra de 1 m³ a partir de bolones de piedra que se encontraban en la playa.

¹⁰⁸ Entrevista a Juan Hernández. Talcahuano, 15 de marzo de 2010 (Espinoza, 2011: 70).

¹⁰⁹ Entrevista a Justo Silva, San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

¹¹⁰ Huinche es una castellanización de *winch*, aquellos tornos que arrastran una determinada carga a través de un cable de acero.

¹¹¹ Entrevista a Justo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

¹¹² No tenemos certezas si se trabajó sobre una primera estructura dejada por Farto y Castellón, pues el texto de Castillo no señala el punto específico de la sección pavimentada para cortar las ballenas cazadas. Lo cierto es que algunos testimonios coinciden en señalar que la Ballenera Macaya levantó una planta en el sector puerto Macaya, en Puerto Norte de la isla Santa María.



Figura 9. Desposte de un cachalote (español o *sperm whale*) en isla Santa María, c. 1947 (gentileza de Luis Salvo).

Señala que demoraba un día en hacer unos de esos bloques, y que por esa labor recibía un peso. Estos bloques habrían servido de soporte para la rampla, que “se ocupaba para despostar las ballenas, con unos espeles, que eran unos chuchillos con unos palos”. En otra parte de la entrevista, Villegas comenta que en la isla Santa María había huinches a vapor, cuya función era tirar el tocino mientras los obreros de la planta cortaban con espele. En esta fase de funcionamiento de la planta, Villegas cortó tocinos adentro de la fábrica, donde se cortaban en trozos más pequeños y después iban a las

freidoras; “acá en tierra se descuartizaba, cuando estaba toda descuartizada se iba a los autoclaves y ahí se cocía”¹¹³. Posteriormente, el aceite se colaba y después se envasaba.

Si bien la principal línea de producción de la ballenera Macaya en la isla Santa María se relacionaba con la producción de aceite, al parecer si se capturaban determinadas especies de ballenas, con un tipo de carne más cotizada, se procedía a comercializarlas: “Se vendía aceite, la carne era otra ballena [la] ceibal¹¹⁴, esa era de carne iba a las carnicerías, era carne de primera, blandita. Esa ballena salía poco. El aceite blanco se pagaba mejor que la carne”¹¹⁵.

Sobre la planta de la isla Santa María, también obtuvimos referencias a partir del testimonio de Mauricio “Chito” Moya. Su padre llegó a trabajar en la hacienda de la isla Santa María como agricultor, procedente de isla Mocha; primero vivieron en Puerto Sur y luego en Puerto Norte. Sus inicios en la ballenera Macaya fueron en trabajos como ayudante, pues no tenía mucha preparación:

“Yo primero trabajé de acarreador. La ballena se despresaba en una rampla que había. Ahí se sacaban los tocinos, y se hacían pedazos chicos porque eran pesados. Entonces acarreábamos uno a cada lado como 30 metros. Enseguida lo íbamos a tirar a la fábrica. La ballena entraba hasta arriba, se corría un pedazo para allá, otro para acá, por entremedio del huinche se corría para el lado que quisiera... Dentro de la fábrica trabajaba otro grupo, eso era para freír. Fondos grandes, de unos 500 litros de aceite, y esos eran algo como ocho. Cada tina de esas tenía un fogón abajo. Enseguida los fogoneros, cada uno tenía su puesto ahí. Los fogoneros abajo y arriba había quienes revolían los chicharrones, igual que cuando usted, fríe un chicharrón de choncho, lo único que eran más grandes. Una vez que eso estaba cocido, se sacaba el chicharrón y quedaba el aceite”¹¹⁶.

¹¹³ Entrevista a Pedro Villegas. Isla Santa María, 22 de febrero de 2000.

¹¹⁴ Ceibal era el nombre que se le daba a la ballena sei o boba. Es una castellanización de su nombre en inglés *sei whale*.

¹¹⁵ Entrevista a Pedro Villegas. Isla Santa María, 22 de febrero de 2000.

¹¹⁶ Entrevista a Mauricio Moya. Isla Santa María, 22 de febrero de 2000.



Figura 10. Propaganda del almacén “Santa María”, de Francisco Macaya Medina, en isla Santa María (*El Pescador*, 1936).

Un factor determinante para trabajar en la ballenera era que los trabajadores tenían asegurados los víveres, ya que la empresa tenía un almacén y les traían de todo. En cuanto al personal de la planta ballenera en la isla Santa María, Moya apunta a unas 60 personas que trabajaban por turnos. En esos años, el aceite se trasladaba a San Vicente (Talcahuano) en tambores: “El aceite lo acarreaban ellos mismos a San Vicente, se echaban a rodar para adentro por la playa y después por tiras flotando, en hilera hasta el barco. El barco tenía dos cositas donde se enganchaban, 40-50 tambores por viaje, cuando calculábamos 200-300 tambores empezaban a acarrear. Había harta ballena así que nunca quedaban parados”¹¹⁷.

¹¹⁷ Entrevista a Mauricio Moya. Isla Santa María, 22 de febrero de 2000.

LA SOCIEDAD JUAN MACAYA E HIJOS

Las dificultades presentes exigían una reestructuración completa de las operaciones balleneras en la isla, tarea que asumió la familia Macaya. En la década de 1930 se consolidó como una verdadera empresa ballenera.

En esta época se crearon algunos dispositivos legales que ayudarán al desarrollo de las actividades balleneras de los Macaya. El DFL N°34 del 12 de marzo de 1931, orientado al fomento de la pesca, trataba de “organizar y ordenar los derechos de uso y de ocupación del litoral e instaurar, finalmente, derechos de propiedad en favor del Estado, y no de los propietarios, pero tampoco de los pescadores artesanales”. La institución encargada de “resguardar los bienes comunes litorales y costeros” era la Armada (Camus e Hidalgo, 2017: 105-106). La ley de 1907 había impactado “las prácticas ancestrales de los pescadores artesanales de los espacios litorales de Chile, al incentivar el ingreso de capitales [privados] a esta actividad productiva e incidir en el cercamiento de los bienes comunes costaneros” (Camus e Hidalgo, 2017: 105).

En 1934 se constituye la Compañía Chilena de Pesca y Comercio Juan Macaya Aravena e Hijos, se instala una planta para el procesamiento de ballenas en Puerto Macaya, y se incorporan al trabajo ballenero barcos mayores, originalmente dedicados al transporte de pasajeros en el sur del país y que fueron adaptados como remolcadores. Desde ese momento “se consagra exclusivamente al oficio ballenero” (Hernández, 1998:24). El primer remolcador de la firma fue un buque con casco de madera, el CAUPOLICÁN.

El 1 de octubre de 1934 se protocolizó la escritura de constitución de una sociedad comercial que girará con la razón social de Juan Macaya e Hijos, “con el objeto de dedicarse a la pesca, cabotaje y comercio derivado de estas actividades y demás negocios que los socios acuerden”, con un capital social de \$ 95.000. Los socios que firman la escritura son Juan Macaya Aravena y seis de sus hijos, Juan Segundo, Anselmo, Enrique, Fernando, Leovigildo y Juan Francisco Macaya Medina, algunos de los cuales aportan dinero en efectivo y/o materiales y otros “su trabajo y conocimientos comerciales e industriales”¹¹⁸.

¹¹⁸ Inscripción N° 29. Registro de Comercio de Talcahuano, 1934. Archivo Conservador y Bienes Raíces de Talcahuano, Talcahuano.

Como lo indica Justo Silva, “cuando compraron el primer barquito, el CAUPOLICÁN, los Macaya hicieron una sociedad, que don Juan Segundo, don Anselmo y don Juan Macaya, pusieron diez mil pesos cada uno, Tali [Neftalí] puso dos mil, don Lucho dos mil, Alfonso dos mil y don Loli dos mil; el barco les costó cuarenta mil pesos; de ahí se formaron los Macaya, se fueron haciendo”¹¹⁹. El primer capitán que tuvieron los Macaya fue Fernando Macaya, al mando del CAUPOLICÁN y luego del ATLAS, “es el primero que fue capitán costero aquí, para poder salir a cargo de un barco”, comenta Raimundo Silva¹²⁰.

El CAUPOLICÁN era un buque con casco de madera, de cien toneladas, construido en 1917 por Davie Shipbuilding Co. Ltd. (Lauzon, Quebec, Canadá) con el nombre de CANADIAN DRIFTER N°4 (N°361), para ser usado como dragaminas y patrullero por la Royal Canadian Navy¹²¹. En 1920 el buque es adquirido por W. R. Grace & Co., de Valparaíso, e inscrito por una subsidiaria, The Puerto Montt Agencies Co., con el número 1108 en el Registro de la Marina Mercante Nacional [RMMN] bajo el nombre de CAUPOLICÁN, con 98,17 TG y 51,74 TR. La nave estaba equipada con un motor de doble expansión, de dos cilindros, con 200 HP y medía 25,50 m de eslora, 5,60 m de manga y 3,41 m de puntal. Se usará en el cabotaje de Chiloé a los canales australes. El buque fue vendido en 1922 a la Compañía Porteña de Vapores de Puerto Montt y en 1925 fue adquirido por Jorge Ditzel Kappes, de Calbuco¹²².

El buque es arqueado nuevamente en 1933, de modo que queda en 170,62 TG y 75,20 TR, con 27 m de eslora, 5,60 m de manga y 2,80 m de puntal, y es reinscrito con el número 1270 en el RMMN. En 1934 la nave es transferida a la Compañía Naviera y Comercial de Chiloé, como aporte de Jorge Ditzel. El 13 de octubre de 1934 se inscribe en la notaría de Llanquihue la compra del vapor CAUPOLICÁN, de la Compañía Naviera y Comercial de Chiloé, por Macaya e Hijos en \$ 80.000. El 2 de julio de 1941 Juan Macaya e Hijos vende la nave a la Sociedad de Transportes Fluviales S.A., de Valdivia, en \$ 70.000. El CAUPOLICÁN naufragó el 12 de diciembre de 1947¹²³.

¹¹⁹ Entrevista a Justo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

¹²⁰ Entrevista a Raimundo Silva. San Vicente, 4 de octubre noviembre de 2002.

¹²¹ www.shipbuildinghistory.com/canadayards/davie.htm

¹²² Registro de Matrícula n° 1108 de la nave CAUPOLICÁN. Registro Matriz de la Marina Mercante Nacional (1035-1333). Archivo de la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina, Valparaíso.

¹²³ Registro de Matrícula n° 1270 de la nave CAUPOLICÁN. Registro Matriz de la Marina Mercante Nacional (1035-1333). Archivo de la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina, Valparaíso.

TABLA 1. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS REMOLCADORES DE JUAN MACAYA E HIJOS (1934-1943)

	Astillero País	Año (1)	NM	Año (2)	Arqueo GRT/NRT TG/TN	Dimensiones esloraxmangalpuntal pies metros	Potencia NHP
CAUPOLICÁN CANADIAN DRIFTER N° 4	ex Dawe Shipbuilding Co. Ltd Canadá	1917	1108	1920	100ts 88,17x51,74	84x19,3x10 25,50x5,60x3,41	si
ATLAS	L. Smit & Zoon Ltd. Países Bajos	1925	948	1916	348/164 264,18/132,08	120,7x28,6x14,1 34,86x7,10x4,20	76

Fuente: Lloyd's Register of British & Foreign Ships, 1930-1936 y Archivo Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante (Valparaíso, Chile), años 1930-1950.

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 de la Marina Mercante Nacional (RMMN).

Año (2): Año de matrícula del buque en el RMMN.

GRT [Gross Register Tonnage]. Representa el volumen interno total de una embarcación. Una tonelada bruta de registro es igual a un volumen de 100 pies cúbicos (~2,83 m³).

NRT [Net Register Tonnage]. Representa el volumen disponible que el buque tiene para llevar carga y/o 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.

si: sin información

El ATLAS era un buque con casco de fierro construido en 1907 por L. Smit & Zoon Ltd. (Kinderdijk, Holanda) para H.W. Ackermans et H. van Haaren (Antwerp, Bélgica), empresa que lo usará en su subsidiaria Société Sud Américaine (Buenos Aires, Argentina). El buque tenía un arqueo de 348 GRT y poseía un motor a vapor Alblaseredam Msch. Fab, de triple expansión, con 3 cilindros, de 76 NHP. Sus dimensiones eran 120,7 pies de eslora, 28,6 pies de manga y 14,1 pies de puntal¹²⁴.

El 11 de agosto de 1916 el buque ATLAS es inscrito en el RMMN con el número 948 por la Compañía Holandesa para Obras de Cemento Armado, de Valparaíso, con 264,18 TG y 132,08 TR. La nave estaba equipada con un motor de triple expansión, de tres cilindros, con 126 NHP. El 28 de septiembre de 1916 es transferido a la Compañía de Remolques y Transportes Marítimos de Valparaíso y en 1924 pasa a la Compañía Carbonífera de Lebu, en Valparaíso. El 9 de octubre de 1928 la nave es vendida a Jorge Ditzel Kappes, de Calbuco, en la suma de \$106.000¹²⁵.

¹²⁴ Lloyd's Register of British & Foreign Shipping, 1931. Londres: Wyman & Sons, 1930.

¹²⁵ Registro de Matrícula n° 948 de la nave ATLAS. Registro General de la Marina Mercante Nacional (735-1033). Archivo de la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina, Valparaíso.



Figura 11. Fotografía del barco CANADIAN DRIFTER 27. Este buque era casi idéntico al CANADIAN DRIFTER 4, que ocupó la empresa Juan Macaya e Hijos con el nombre de CAUPOLICÁN.

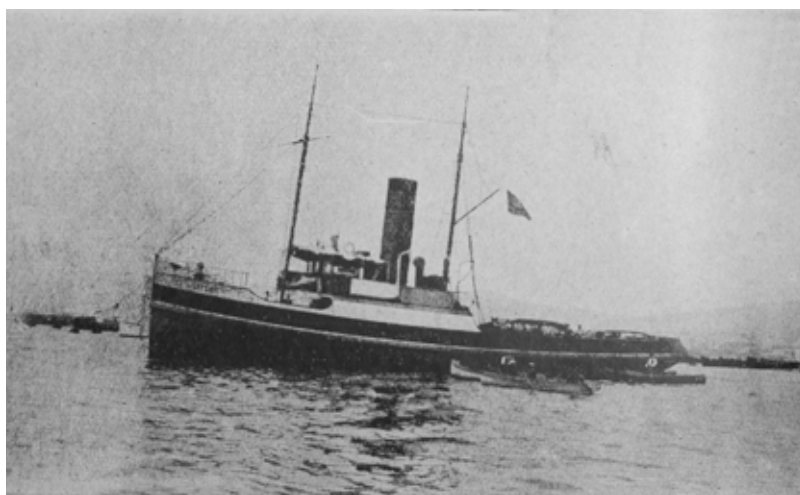


Figura 12. Fotografía del remolcador ATLAS antes de ser usado por Juan Macaya e Hijos, 1922 (Swett, 1922).

El 13 de abril de 1931 la nave es rearqueada y reinscrita en el RMMN bajo el número 1244, con 348,10 TG y 154,05 TR. Sus dimensiones eran ahora 36,80 m de eslora, 7,20 m de manga y 4,30 m de puntal. En 1934 el buque es transferido a la Compañía Naviera y Comercial de Chiloé, como parte del aporte de Jorge Ditzel a la empresa. El 11 de febrero de 1941 el ATLAS es comprado por la Compañía Chilena de Pesca y Comercio Juan Macaya e Hijos en la suma de \$300.000. En esta transacción, la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO) facilita \$200.000 a Juan Macaya e Hijos, por lo que la nave queda hipotecada por ese mismo monto. En noviembre de ese año se vende el buque en \$700.000 a la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, con su casa matriz en Valparaíso, pero opera desde Punta Arenas¹²⁶.

En 1964 fue adquirido por Godofredo Oettinger, pero naufragó en Valparaíso antes de que se efectuara la transferencia de dominio¹²⁷.

Usando solo chalupas Juan Macaya e Hijos cazó cuatro ballenas (dos cachalotes, una franca y una jorobada) en 1932 y otras ocho ballenas (todos cachalotes) en 1933. Entre 1934 y 1939 la empresa operó con dicho remolcador y logró capturar un total de 189 ballenas (184 cachalotes, 3 jorobadas y 2 francas) con un promedio de 31,5 ballenas anuales, muy por encima de las seis ballenas anuales del período anterior, que producen 921,42 toneladas de aceite, es decir, 153,57 toneladas anuales. Es indudable que la participación del remolcador CAUPOLICAN fue fundamental en el alza de productividad de la empresa. El 1940 trabajó con las chalupas el remolcador ATLAS, con lo cual obtuvo 57 cachalotes que produjeron 277,50 toneladas de aceite¹²⁸.

LA BALLENERA DE HONORIO FOUQUE

En 1940 ingresa otro actor relevante y algo olvidado en la caza de ballenas en la isla Santa María. Se trata del comerciante e industrial francés Honorio Fouque, radicado en Coronel desde 1930 y dedicado a la pesca industrial y sus derivados.

¹²⁶ Registro de Matrícula n° 1244 de la nave ATLAS. Registro Matriz de la Marina Mercante Nacional (1035-1333). Archivo de la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina, Valparaíso.

¹²⁷ www.histarmar.com.ar/MarinaMercanteExtr/MarinaMercanteChile/Remolcadores/Atlas.htm

¹²⁸ Chile. *Número y clase de ballenas cazadas por año*. Ministerio de Economía y Comercio. Departamento de Pesca y Caza. Valparaíso. Manuscrito en VestfoldArkivet (Sandefjord, Noruega).

“En 1946 poseía la mejor industria pesquera del Golfo de Arauco, equipada con las lanchas MARÍA MAGDALENA, MARÍA ISABEL, MARÍA DEL TRÁNSITO, LAS TRES MARIAS y MARÍA ROSA; en el recinto de la Estación de Ferrocarriles de Coronel, instaló una fábrica para la elaboración de conservas de pescados y mariscos y una planta de secado, en el sector de la playa de Coronel, que preparaba bacalao seco, con una capacidad de producción de 20 a 30 toneladas. Además, produjo charqui de pescado y corvinas secas” (Cartes, 2018: 45).

Fouque se asoció con la empresa Transportes Fluviales S.A. de Valdivia, que aportó al exballenero FYR para usarlo como remolcador, con lo que en 1940 inició sus actividades de caza de ballenas con chalupas desde isla Santa María. Aunque ya no contaba con el cañón arponero, el FYR tenía un poderoso huinche que aliviaba el trabajo de los balleneros al permitirles adosar las ballenas al costado del buque con mayor facilidad para así remolcarlas mejor. En forma paralela, Juan Macaya e Hijos trabajaban con el remolcador ATLAS.

El FYR fue construido en 1911 por los astilleros Framnaes mek. Verksted (N° 84, Sandefjord, Noruega) para la Sociedad Ballenera Christensen & Co. de Valdivia, Chile. Con 128 GRT y 45 NRT, poseía un motor a vapor de triple expansión y tres cilindros de 60 NHP, construido por Fredriksstad mek. Verksted (Fredriksstad, Noruega). Medía 100,4 pies de eslora, 18,3 pies de manga y 10,9 pies de puntal¹²⁹. El buque fue inscrito en 1912 en el RMMN con el N° 887, con 157,98 TG y 79,42 TR. Sus dimensiones eran 32,30 m de eslora, 5,45 m de manga y 2,90 m de puntal. En 1914 fue traspasado a la Sociedad Ballenera de Corral (J. Anwandter), en Corral, Chile. El buque es vendido el 16 de septiembre de 1930 a la Sociedad Anónima Industrial y Comercial Hoffmann y Cía., de Valdivia, Chile, y luego traspasado a Transportes Fluviales S.A. de la misma ciudad. El buque fue declarado “desguazado” en un oficio de la Gobernación Marítima de Valdivia del 26 de mayo de 1952¹³⁰.

¹²⁹ Det Norske Veritas. Register over Norske Skibe for aaret 1912. Christianía: Trykt & Carl C Werner COMPs. 1911.

¹³⁰ Registro de Matrícula n° 887 de la nave FYR. Registro General de la Marina Mercante Nacional (735-1033). Archivo de la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina, Valparaíso.

Entre 1940 y 1941 Fouque capturó 39 cachalotes y Macaya e Hijos 98. La producción conjunta de aceite de ballena de la isla fue de 656 toneladas, es decir, 318 toneladas anuales¹³¹.

Nos cuentan que Honorio Fouque habría arrendado la planta ballenera que tenían los Macaya en la isla¹³². Mauricio Moya afirma que trabajó en caleta Hernández, con miembros de esa familia: “Después llegó otra fábrica a trabajar a la ballena [...]; el jefe se llamaba Honorio Fouque, buscó gente [...], incluso yo me fui a trabajar a esa fábrica, me cambié [...]; pagaba mejor el gallo, porque no tenía tanta comodidad, pero como yo ya sabía, me fui allá, al último puerto, entrábamos la ballena por un canal que había en el mar”¹³³.

Este dato es bastante interesante, pues las descripciones indican que puerto Hernández tenía un pronunciado canal, algo que lo distinguía de puerto Macaya.

Existe consenso entre nuestros entrevistados sobre el hecho de que Fouque utilizó en sus operaciones balleneras al vapor FYR como remolcador, tanto de chalupas como de ballenas. Un aspecto que se destacaba del FYR era su poderoso huinche, que facilitaba las maniobras para colocar las ballenas a su costado y luego remolcarlas a la isla Santa María para ser procesadas: “Entonces ahí después se allegaba al barco nomás la ballena, se tiraba para arriba con un huinche, la encoñaban contra del barco y se la llevaban”¹³⁴.

La empresa Juan Macaya e Hijos vendió el remolcador ATLAS en el mes de noviembre de 1941 y sus chalupas comenzaron a trabajar para Fouque o “en combinación con Fouque”, como muy bien lo indica un informe gubernamental de la época¹³⁵. Justo Silva también recuerda el arribo de Fouque a la isla:

¹³¹ Chile. *Número y clase de ballenas cazadas por año*. Ministerio de Economía y Comercio. Departamento de Pesca y Caza. Valparaíso. Manuscrito en VestfoldArkivet (Sandefjord, Noruega).

¹³² Esta información nos aparece en las entrevistas a Ruth Silva, Pedro Villegas, Mauricio Moya y Justo Silva, ya citadas.

¹³³ Entrevista a Mauricio Moya. Isla Santa María, 22 de febrero de 2000.

¹³⁴ Entrevista a Pedro Villegas. Isla Santa María, 22 de febrero de 2000.

¹³⁵ Chile. *Número y clase de ballenas cazadas por año*. Ministerio de Economía y Comercio. Departamento de Pesca y Caza. Valparaíso. Manuscrito en VestfoldArkivet (Sandefjord, Noruega).

“Después que Macaya paró, porque Macaya paró la caza de ballenas, entonces llegó Honorio Fouque con otro barco, de Coronel, entonces se arrendó un barco que era ballenero pero sin arpón, es decir, sin cañón, era para remolcar no más, y se fue donde los Hernández con el barco, entonces Hernández salió, cazó una ballena, la metieron por entremedio de ese pedregal que hay para allá, por donde estaba el puertecito, para el lado norte, ahí la metieron y la trabajaron como nosotros, a mano, pero después don Honorio se aburrió, después Macaya se paró y Honorio Fouque le arrendó la planta con el FYR”¹³⁶.

Entre 1942 y 1944 Fouque y Macaya capturaron, utilizando el vapor FYR y las chalupas balleneras, 177 cachalotes (59 especímenes anuales) y una ballena franca, los que produjeron 956 toneladas de aceite, con un promedio anual de 319 toneladas. En 1945 solo pudieron capturar 8 cachalotes y producir 48 toneladas de aceite¹³⁷. Desafortunadamente no hay mención a la producción de barbas.

LA SOCIEDAD MACAYA HERMANOS

Don Juan Macaya Aravena falleció en 1944, luego de lo cual sus hijos formaron una nueva sociedad comercial colectiva, bajo la razón social de Compañía Chilena de Pesca y Comercio de Macaya Hermanos, “para explotar los negocios de caza, pesca y comercio marítimo, transporte, cabotaje y comercios derivados de estas actividades y en general todos los negocios que hasta ahora había explotado de sociedad Juan Macaya e Hijos de la cual es continuadora, así como para la explotación de cualquier otro negocio, similar o no, que los socios de común acuerdo o los gestores que se designaran consideren conveniente para la sociedad”. Sus escrituras se protocolizaron el 15 de diciembre de 1945 en la notaría de Talcahuano. Su capital social ascendía a \$1.515.706, aportados en distintas proporciones por los socios. Los socios mayoritarios de Macaya Hermanos eran Trinidad Medina, viuda de Macaya, con el 19%;

¹³⁶ Entrevista a Justo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

¹³⁷ Chile. *Número y clase de ballenas cazadas por año*. Ministerio de Economía y Comercio. Departamento de Pesca y Caza. Valparaíso. Manuscrito en VestfoldArkivet (Sandefjord, Noruega).

sus hijos Juan Segundo, con el 20%; Anselmo, con el 20%; Leovigildo, con el 11%, y la viuda de su hijo Fernando, Adela Opazo, con el 10%, alcanzando entre ellos el 80% del capital. Los hijos menores de Juan tenían el 15%: Juan Francisco el 5%, Enrique el 4%, Neftalí el 2,5%, Roberto el 2% y Abel el 1,5%. El 5% restante se repartió entre los hijos de Anselmo: Luis Alberto con el 2,5%, Alfonso con el 1,5%, y el hijo de Juan Segundo, Carlos, con el 1%¹³⁸.

La sociedad decidió adquirir un buque ballenero provisto de cañón arponero. Después de varios intentos en el extranjero, compran el INDUS 2, de la Compañía Industrial de Valparaíso, que recibe el nombre de JUAN I. 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 capturar nuevas especies que estaban fuera del rango de acción de las chalupas. De esta manera, se comenzaron a cazar cachalotes, ballenas azules y de aleta, además de las francas (raitueles) y jorobadas (ambaquis). Por su parte, la planta ballenera se empieza a trasladar 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.

El JUAN I fue construido en 1904 por los astilleros Framnaes mek. Verksted, de Sandefjord, Noruega (N° 49), como ballenero, bajo el nombre de HAUKEN para la empresa A/S Ørnen. Era un buque con casco de acero, de 120 GRT, con un motor a vapor, de triple expansión, con 3 cilindros, de 52 NHP. Sus dimensiones eran 91,7 pies de eslora, 18,1 m de manga y 10,9 pies de puntal¹³⁹.

Operó como buque cazador de la factoría flotante ADMIRALEN entre 1904 y 1909, primero en Bjørnøya y Svalbard, Noruega (1904), y luego en la Antártica (1905-1910). En 1911 se vendió a The Norwegian-Canadian Whaling Co. Ltd. (Kristiania [Oslo], Noruega), compañía que operaba en la bahía de San Lorenzo, Canadá, y tenía su planta terrestre, denominada Island, en la península del Labrador. La compañía se liquidó en 1916 y el

¹³⁸ Inscripción N° 52. Registro de Comercio de Talcahuano, 1945. Archivo Amado Macaya, Santiago, Chile.

¹³⁹ Det Norske Veritas. Register over Norske Skibe for aaret 1906, register N° 41. Christiania: Trykt & Carl C Werner COMPs. 1905.

HAUKEN fue vendido, transformado en un patrullero y utilizado por la Armada de Francia durante la I Guerra Mundial con el nombre de ROITELET. En 1920 fue traspasado a M. Soubitz, París, Francia, pero no tenemos información sobre su uso. En 1926 fue adquirido por A/S Suderø (Sandefjord, Noruega) y regresó a la caza de ballenas, con el nombre de LOPRA, en Trongisvágur, Suðuroy, Islas Faroe. En 1931 lo compra A/S Ishavet (Sandefjord, Noruega), compañía que cazaba ballenas en el Ártico¹⁴⁰.

A. Andresen lo adquiere en 1933 para la Compañía Chilena Noruega de Pesca (Sandefjord, Noruega/Punta Arenas, Chile) y lo ocupa en la caza de ballenas en los mares australes (Quiroz y Carreño, 2010). Fue inscrito el 11 de septiembre de 1934 en el RMMN con el N° 1277 bajo el nombre de NORUEGA. Con 130,55 TG y 30,74 TR, medía 29,56 m de eslora, 5,39 m de manga y 3,72 m de puntal¹⁴¹. En 1936 fue rematado por la Compañía Industrial S.A. (Valparaíso, Chile) e inscrito el 6 de julio de 1936 en el RMMN con el N° 1290, tomando el nombre de INDUS 2¹⁴².

El 3 de julio de 1946 se protocolizó ante el notario de Santiago la adquisición del INDUS 2 por la Compañía Chilena de Pesca y Comercio de Macaya Hermanos. El buque fue inscrito el 10 de septiembre de 1946 en el RMMN con el N° 1386, con el nombre de JUAN I. El buque operó para la empresa hasta el mes de noviembre de 1954 y se lo declaró “oficialmente” desguazado a través de un decreto de la Gobernación Marítima de Talcahuano emitido el 16 de mayo de 1961¹⁴³.

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

¹⁴⁰ www.skipshistorie.net/Sandefjord/SFJ002ThorDahl/Tekster/SFJ00219040300000%20HAUKEN.htm

¹⁴¹ Registro de Matrícula n° 1277 de la nave NORUEGA. Registro Matriz de la Marina Mercante Nacional (1035-1333). Archivo de la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina, Valparaíso.

¹⁴² Registro de Matrícula n° 1290 de la nave INDUS 2. Registro Matriz de la Marina Mercante Nacional (1035-1333). Archivo de la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina, Valparaíso.

¹⁴³ Registro de Matrícula n° 1386 de la nave JUAN I. Registro Naves Mayores Marina Mercante Nacional, Libro I (1330-1427). Archivo de la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina, Valparaíso.

“un noruego que vino a enseñarnos cómo usar el cañón, era viejo ya y erraba mucho, en una semana los viejos estaban listos para ocuparlo”. El noruego había trabajado en la Industrial, en Quintay. Los barcos balleneros nuevos tenían un cañón que lanzaba un arpón y granada, la ballena tira y debajo de la cubierta los barcos tenían un sistema de resorte para amortiguar el tiraje que hace la ballena, con un huinche 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”¹⁴⁴.

El JUAN I habría venido con un capitán noruego, quien según Justo Silva, estaba cargando el cañón del buque con el doble de explosivo, con el fin de sabotear a la empresa Macaya: “A sabotearlo, era para que la compañía [Macaya] no le hiciera competencia”¹⁴⁵. Esta situación fue descubierta gracias a un contraamaestre de apellido Lobera quien se dio cuenta del sabotaje: “Claro, porque llegó un contraamaestre que había trabajado en la industrial y fue y vio; dijo, no, dijo aquí le ponen el doble de carga a este cañón”¹⁴⁶.

Este escenario no fue propicio para los Macaya. Se generaron algunos problemas financieros que condujeron a la idea de que fuera de la familia la que ocupara los puestos claves en la empresa. Justo Silva recuerda los hechos de la siguiente manera: “Entonces cuando ya la compañía estaba para quebrar, hicieron una reunión. Entró don Juan Segundo, don Anselmo y dijeron, ya, hagamos un cañonero; hicieron cañonero al finado Tali¹⁴⁷. Tali era el menor, claro. Y de ahí empezaron a ir para arriba”¹⁴⁸.

Con los barcos cazadores cambió sustancialmente la forma de cazar ballenas, a la vez que disminuyeron los peligros asociados a esta actividad. Raimundo Silva señala al respecto:

¹⁴⁴ Entrevista a Héctor Macaya. Talcahuano, 25 de enero de 2012 (Chapanoff, 2012).

¹⁴⁵ Entrevista a Justo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

¹⁴⁶ Entrevista a Raimundo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

¹⁴⁷ Se refiere a Nefalí Macaya Medina (1914-1986).

¹⁴⁸ Entrevista a Justo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

“Con los barcos ya de cazadores con arpón de granada y todo, el peligro de cazar ballenas [desaparece]. En cambio, con chalupa, tenía que luchar todo el día para después acercarse y tirarle una lanza a mano. Acá no [se refiere a los barcos cazadores], si te quedaba muy viva, la sujetaba, la dejaba a unos sesenta metros o cincuenta metros y le mandaba el otro guascazo¹⁴⁹, el peligro de cazar ballenas ahí ya no existía prácticamente [...] Los balleneros eran muy seguros, los balleneros iban tres cuartos bajo el agua y un pedacito arriba. Fueron aprendiendo después a hacer todo lo que tiene que hacer un contra maestre, ahí que tiene que ver la carga que le metía, tiene que aprender a cargar las capsulas de bronce, con una cantidad de pólvora no más, bueno es todo un proceso y ahí hasta que aprendieron, fueron aprendiendo, después ya es más fácil porque entre la familia fueron aprendiendo”¹⁵⁰.

Pedro Villegas plantea que la llegada del JUAN I significó la cesantía de él y de varios que no pertenecían a la familia Macaya: “Después compraron el barco grande, ahí nos fuimos todos a tierra, todos para tierra, trabajaba la familia no más ahí [...], antes trabajábamos todos, después nos fuimos a tierra, nos dejaron a todos cesantes”¹⁵¹.

Desde su planta terrestre en isla Santa María, con el buque cazador JUAN I, entre 1946 y 1950 la compañía Macaya Hermanos capturó 292 ballenas, es decir, 58,4 ballenas al año, entre ellas, 235 cachalotes, 23 ballenas azules, 21 de aleta, 10 jorobadas y 4 sei¹⁵².

¹⁴⁹ Se refiere a otro tiro del cañón.

¹⁵⁰ Entrevista a Raimundo Silva. San Vicente, 4 de octubre de 2002.

¹⁵¹ Entrevista a Pedro Villegas. Isla Santa María, 22 de febrero de 2000.

¹⁵² Chile. *Número y clase de ballenas cazadas por año*. Ministerio de Economía y Comercio. Departamento de Pesca y Caza. Valparaíso. Manuscrito en VestfoldArkivet (Sandefjord, Noruega).

CAPÍTULO 3

CHOME, PUEBLO BALLENERO

A fines de la década de 1940 se empieza a preparar el traslado de la planta ballenera al continente, debido a que el aumento de la producción hizo insuficiente la infraestructura instalada en la isla, a lo que se sumó la necesidad de incorporar maquinarias eléctricas y un suministro permanente de carbón, algo imposible de lograr en la planta insular.

Fueron años de intenso trabajo y de múltiples actividades que hicieran factible todo el movimiento y lo que este significaba para la empresa y sus trabajadores.

CONSTRUCCIÓN DE LA PLANTA

En 1948 la Compañía de Pesca y Comercio Macaya Hermanos adquirió el fundo Los Lobos, en la península de Hualpén, muy cerca del puerto de Talcahuano, donde se encuentra caleta Chome (Astorga y Bravo, 2002). Entonces, se comienza a construir la nueva planta ballenera. Anselmo Macaya “fue comisionado para viajar al continente a ubicar y adquirir un predio adecuado; la caleta Chome, contigua al puerto de Huachipato, fue el lugar elegido; trescientos mil pesos fue la inversión por un fundo de trescientas hectáreas”¹⁵³. La empresa, aparte de levantar la planta ballenera, se encargó de construir las casas para los habitantes del nuevo pueblo, la escuela y la iglesia. Llegaron a trabajar un total de 220 a 250 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.

Cuando llegaron las primeras doce familias de la Santa María a Chome, en 1951, “era un grupo pequeño, profesionales, para trabajar con los otros [del fundo]. No vinimos más de unas doce personas [...], después llegaron

¹⁵³ Entrevista a Anselmo Macaya. *Ramona*, 1(2): 30-33, 1971, p. 32.

más, como al mes, los dos meses después”¹⁵⁴. El trabajo en Chome era muy diferente al que realizaban en la isla Santa María. Justo Silva fue parte de esas doce familias: “Nosotros llegamos el 15 de octubre; nos vinimos el 13 o 14 de octubre del 51; y a los tres días ya teníamos tres ballenas en la boya”. En la isla “era totalmente esporádico el trabajo; si salían en chalupa, lo harían dos o tres veces en el mes; cuando uno iba a cazar una ballena, a buscar una ballena, era como una extra que iba a buscar”. Con la planta de Chome, en cambio, la familia Macaya se dedicaba exclusivamente a la cacería de ballenas; como señala Justo Silva, que trabajó 28 años en la planta de Chome, “ahí ya era industria Macaya”¹⁵⁵. La planta de la isla Santa María, al parecer, nunca paró de funcionar y el traslado se hizo prácticamente de forma simultánea con el cierre.

Flor Monsalve fue testigo de este primer momento, ya que pertenecía a una de las primeras familias trasladadas desde la isla. Sobre estos primeros años, señala:

“Cuando yo llegué 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”¹⁵⁶.

¹⁵⁴ Entrevista a Raimundo Silva. Talcahuano, 10 de febrero de 2010 (Espinoza, 2011: 89).

¹⁵⁵ Entrevista a Justo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

¹⁵⁶ Entrevista a Flor Monsalve. Chome, 8 de febrero de 2002.

Las doce personas (o familias) provenientes de la isla se transforman en “Los Doce”, mítico grupo dentro de Chome. Como lo indica uno de los extrabajadores de la planta, “la gente que era de Chome no conocía las ballenas, por lo 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”¹⁵⁷, no como a los otros trabajadores, a quienes les pagaban por temporada.

Este comentario es complementado por Amado Macaya, un descendiente en línea directa de los fundadores de la empresa:

“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 a los ojos ni con el gorro puesto, porque eso era sinónimo de una falta de respeto”¹⁵⁸.

Se genera entonces el mito de Los Doce (aunque se podría discutir esta designación), una especie de clase intermedia entre los dueños y los trabajadores de la planta, pues eran trabajadores que, al estar instalados en la plataforma de descuartizamiento, ocupaban roles más importantes y significativos. Los Macaya tenían plena conciencia de que “en Chome convivían lógicas de órdenes 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” (Pizarro, 2014).

¹⁵⁷ Entrevista a Marcos Fernando Silva. Talcahuano, 12 de febrero de 2013 (Pizarro, 2014: 38).

¹⁵⁸ Entrevista a Amado Macaya. Chome, 14 de febrero de 2013 (Pizarro, 2014: 39).

Se encontraron en Chome dos grupos de personas diferentes: los que venían de la isla Santa María, que conocían el trabajo ballenero y de las artes de pesca en general, y los habitantes originarios del fundo “Los Lobos”, con una clara vocación campesina. Justo Silva describe esta situación: “No, esa gente no sabe, qué iban a conocer ballenas, si la gente que trabajaba ahí estaba para hacer el camino, esa era la gente que tenían”¹⁵⁹. Los antiguos habitantes del fundo fueron contratados para la construcción del camino, de la planta y del pueblo. Estaban los Flores, los Andrade y los Rifo, que luego se emplearon en la planta ballenera, pero muchos continuaron en labores agrícolas y ganaderas al interior del fundo, donde había una importante actividad forestal: “Se vivía de la agricultura, pero primero se trabajaba en la leña, se hacía leña, pero no era un peladero como ahora, era un bosque y todo el fundo era un bosque nativo, entonces el patrón hizo leñateo hasta que al final quedó pelado; el patrón era Tito Brangier”¹⁶⁰.

La llegada de las familias de isla Santa María al fundo Los Lobos generó un orden social particular, “el hecho de que los inmigrantes cargaran con más conocimientos acerca de las tareas balleneras los posicionó inmediatamente en una mejor situación para enfrentar el nuevo sistema de vida que se daría en Chome”; los isleños se desarrollaron en un ámbito más técnico [...] gozando de un mayor status social”; en cambio, los que vivían en el fundo “vieron cómo sus nociones acerca de la vida agrícola pasaron a perder importancia”, de modo que fue necesario que “aprendieran a trabajar la ballena y abandonar paulatinamente su herencia agrícola (Astorga y Bravo, 2002: 13). El personal que fue a trabajar a la planta ballenera y los que serían tripulantes de los buques cazadores, se forma con los pobladores trasladados de isla Santa María. Posteriormente se integran los antiguos habitantes del fundo, después de que aprendieran los distintos oficios vinculados al trabajo ballenero. La mayoría de los habitantes del fundo se empleó en la factoría, no en los buques, donde la tripulación estaba compuesta casi exclusivamente por isleños, miembros de la familia Macaya.

¹⁵⁹ Entrevista a Justo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

¹⁶⁰ Entrevista a Manuel Flores, realizada en Chome durante enero de 2010, (Espinoza, 2011: 85).



Figura 13. Faena ballenera en Chome. Foto de Domingo Ulloa, c. 1960 (Colección Digital, Biblioteca Nacional de Chile).



Figura 14. Faena ballenera Chome (quien aparece en la fotografía es Humberto Monsalve). Foto de Domingo Ulloa, c. 1960 (Colección Digital, Biblioteca Nacional de Chile).

Uno de los aspectos más relevantes de la construcción de la planta en Chome se relaciona con la conexión de este enclave con el puerto de San Vicente, lugar donde se vendía la producción de aceite. Por esta razón, una de las primeras tareas realizadas fue la habilitación del camino, un trabajo arduo, realizado a “pala y picota”. “La entrada en operación de la planta de Chome significó una economía para la empresa, porque evitaron los traslados de la isla al continente y pudieron crecer; hicieron un camino y se comunicaron con el camino fiscal que ya existía; Abel Macaya compró un camión y el camión empezó a transportar el aceite desde Chome a los Maritano y de ahí fueron creciendo, empezaron a hacerse de jeeps, de camionetas, de camiones, de todo”¹⁶¹.

La factoría de Chome comenzó a funcionar en el mes de octubre de 1951¹⁶². Su nombre oficial era Planta Ballenera Trinidad, en honor a la matriarca de la familia, doña Trinidad Medina; sin embargo, la mayoría de la gente se refería a la fábrica como Planta Chome. El pueblo/caleta/fábrica de Chome fue creado para darle una plataforma social a la actividad ballenera en la que la empresa estaba involucrada.

LA FLOTA DE MACAYA HERMANOS

En el mes de marzo de 1950, Macaya Hermanos compró un nuevo buque cazador. Se trata del SPINA, nave construida en 1926 por Smith’s Dock Co. Ltd., Inglaterra (Hernández, 1998). Desde 1945 prestaba servicios para 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 toneladas gruesas, con un motor a vapor de triple expansión y tres cilindros, alimentado a carbón, de 82 NHP. Tenía una eslora de 105 pies, una manga de 22,1 pies y un puntal de 12,3 pies (Lloyd’s Register 1930/1931). 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 comienzo del despegue, con grandes expectativas, de la Compañía de Pesca y Comercio Macaya Hermanos.

¹⁶¹ Entrevista a Juan Hernández. Talcahuano 15 de marzo de 2009. (Espinoza, 2011: 90).

¹⁶² Entrevista a Justo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

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 (Hernández, 1998). Habían sido construidos con casco de acero por Smith's Dock Co. Ltd., Inglaterra, en 1936, es decir, tenían 18 años. Su tonelaje era de 355 toneladas 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 (Lloyd's Register 1936/1937).

Un barco cazador es una nave especializada, fuerte y ágil y, en lenguaje náutico, muy marinera. 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 arrastrar las ballenas 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 (Chapanoff, 2013). 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 podía 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 m², 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”¹⁶³.

En la Tabla 2 se indican las especificaciones técnicas de los buques cazadores de Macaya Hermanos en la década de 1950. La incorporación de los buques JUAN III, IV y V significaron un enorme crecimiento en el poder de caza de la empresa.

¹⁶³ Entrevista a Héctor Macaya. Talcahuano, 25 de enero de 2012 (Chapanoff, 2013).

TABLA 2. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS BUQUES CAZADORES DE MACAYA HERMANOS (1950-1956)

	Astillero País	Año (1)	NM	Año (2)	Arqueo GRT/NRT TG/TN	Dimensiones eslora/manga/puntal pies metros	Potencia NHP
JUAN I ex HAUKEN	Framnaes Noruega	1904	1386	1946	144/89 130,55/90,74	99,3'x20,1'x11,5' 29,56x5,39x3,72	52
JUAN II ex SPINA	Smith's Dock Inglaterra	1926	1443	1950	176/90 238,80/66,38	101,1'x19,1'x12,1' 33,90x6,80x3,85	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 & Foreign Ships, 1930-1936; Archivo Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante (Valparaíso, Chile), 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 de la Marina Mercante Nacional (RMMN).

Año (2): Año de matrícula del buque por Macaya Hermanos en el RMMN.

GRT [Gross Register Tonnage]. Representa el volumen interno total de una embarcación. Una tonelada bruta de registro es igual a un volumen de 100 pies cúbicos (~2.83 m³).

NRT [Net Register Tonnage]. Representa el volumen disponible que el buque tiene para llevar carga y/o 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.

En un informe elaborado por la empresa en 1957 se hace referencia a que su flota ballenera estaba compuesta de cinco barcos, y que los últimos

“tres son modernos y muy bien equipados con un radio de acción de 4.500 millas marítimas cada uno; estos barcos son a petróleo y su poder de máquina es de 1400 HP; cuentan con suficiente tripulación chilena convenientemente adiestrada y con tripulaciones de reserva para cubrir cualquier eventualidad que pueda presentarse. [...] la capacidad de caza de nuestra flota podemos estimarla en 50 unidades en las 24 horas”¹⁶⁴.

¹⁶⁴ Macaya Hermanos y Cia. 1957. *Informe al Director de Comercio Interno del Ministerio de Economía*, 26 de marzo de 1957. Archivo Amado Macaya, Santiago.

La flota de Macaya Hermanos pudo operar con todos sus barcos cazadores durante un período muy breve. Según Juan Cuevas, “a fines del 54 trabajaron conjuntamente el 1, 2, 3, 4 y 5, los cinco barcos”. A partir del año 56, “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 tres, cuatro ballenas de la Mocha, que estaba a 10 millas. No podían ir más lejos porque el buque tiraba muy poco”¹⁶⁵.

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. En 1968 queda solo un buque funcionando: el JUAN IV (Pastene, 1982).

LA CAZA DE BALLENAS

Los buques cazadores eran sumamente rápidos y estaban diseñados para capturar de una manera muy eficiente las diferentes especies de ballenas. Waldo Soto, antiguo capitán de la empresa, cuenta:

“Cuando se está buscando ballena, es el piloto o el contraмаestre quien sube a la tina¹⁶⁶. Mientras, el otro piloto duerme, por turno. Por ejemplo, el contraмаestre 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 contraмаestre 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 contraмаestre, entonces él era el encargado de amarrar la ballena, y los marinos obedecían lo que decía el

¹⁶⁵ Entrevista a Juan Cuevas. San Vicente, 23 de enero de 2012 (Chapanoff, 2013: 27).

¹⁶⁶ Se refiere a la cofa, estructura ubicada en la parte alta del barco, con forma de cesto (o tina). Desde este punto, el piloto hacía las veces de vigía en la ubicación de ballenas.

contra maestre. 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”¹⁶⁷.

Raimundo Silva, piloto del JUAN III por varios años, describe así el trabajo arriba del buque:

“Yo siempre fui piloto, uno subía arriba a mirar arriba. Cada dos horas nos íbamos cambiando por otro piloto. Por eso éramos tres. Y cuando se veía, un piloto se iba a seguirla y otro quedaba ahí mirando para indicar. Y todos mirando [a la ballena]. Se trabajaba todo el día. Y después de cazarlas las ibas dejando en bandera; uno dejaba los cuerpos con una bandera, con farol y con cabo, todo bien preparado para llegar después a tomarla y colgarla. Después de haber trabajado todo el día cazando ballenas, tenías que estar toda la noche retirándolas. Eran once o trece ballenas, que tenías que ir colgando al costado del barco. Te llegabas a la amanecida casi. Digamos no parabas, de estar despierto, de trabajar. Y así, bueno, pasaba la noche, el día y ahí después ya se descansaba cuando se venía navegando, porque ahí hacíamos guardias de dos horas por cuatro horas de descanso, pero en la noche había que hacer guardia igual con los marinos. En los barcos éramos tres pilotos y un capitán, dos ingenieros, tres fogoneros más un ayudante para todo. Así que eran cuatro, seis de máquina, tres pilotos, eran nueve, el capitán diez, el contra maestre once, los marinos, catorce y los cocineros, éramos dieciséis personas. Y siempre andábamos trayendo un muchacho para enseñarle”¹⁶⁸.

Una característica particular de la empresa Macaya era su sello familiar, lo que se expresaba en la composición de las tripulaciones, pues en general los capitanes eran Macaya, destacando primero Enrique Macaya Medina (JUAN III, IV y V) y después Neftalí Macaya Medina (JUAN IV y V) (Hernández, 1998: 52). Ellos se convierten en los maestros de sus sobrinos (hijos de Anselmo

¹⁶⁷ Entrevista a Waldo Soto Macaya. San Vicente, 24 de enero de 2012 (Chapanoff, 2013: 33).

¹⁶⁸ Entrevista a Raimundo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

Macaya Medina), y de esta forma se convierten en capitanes Héctor Macaya Silva (JUAN II, III y IX), Anselmo Segundo Macaya Silva (JUAN I, II, V, VII y IX), además de Jorge Macaya Silva (JUAN II, III y IX) (Hernández, 1998: 65). En el caso de los pilotos y contra maestres también había una predilección por parientes. Este último punto es clave, ya que el carácter familiar de la ballenera Macaya la diferencia de manera radical de las otras balleneras instaladas en Chile (como INDUS, Sociedad Ballenera de Corral, Sociedad Ballenera de Magallanes, por nombrar algunas). De hecho, en los años 50 se negaron a entablar sociedad con INDUS, a través de un ofrecimiento formal de la Compañía Industrial, para dar prioridad a los lazos familiares de Macaya en el funcionamiento de la ballenera. Este intento de sociedad queda en evidencia en las actas de socios de la empresa Macaya Hermanos.



Figura 15. Propaganda de la empresa Macaya Hermanos, 1952 (*La Patria*, 29 de febrero de 1952).

Cuando los buques cazadores zarpaban, tenían dos radios de caza, o dos tipos de blancos en sus cacerías:

“Es que hay dos tipos de caza de ballenas; los cachalotes, digamos, hablemos del cachalote. El cachalote grande siempre se encontraba de las 10 millas hasta las 70 millas. De las 10 millas, hasta las 70 millas era cachalote grande, si tú ahí con una o dos ballenas que cazaran las venían a dejar, podía durarte... en la misma noche podías volver y cuando, en ese sentido, no se encontraba y al día siguiente no se encontraba, ya había que partir para afuera; a pasar de 100 millas y ahí encontraban los cardúmenes, ese era otro tipo de ballena más chico, de cardumen, por eso es que cazaban 10, 11 ballenas”¹⁶⁹.

Se cazaba principalmente cachalotes, una especie que es muy abundante en la costa de nuestro país:

“Cazábamos 30, eran tres buques¹⁷⁰, 80 ballenas en el mes, cuando eran meses buenos y nos duraba la temporada siete, ocho meses. Las 500, 600 máximo de ballenas esperma se cazaba aquí en Chile, para los miles que andaban afuera, nosotros cuando íbamos a cazar... afuera andaban los cardúmenes, andaban revueltos machos con hembras y los machos, que ya crecen grandes, se vienen para la costa y nunca más se van a juntar con los cardúmenes, esos quedan solitarios, comiendo solos... los que están creciendo se quedan con las manadas, siguen las manadas, muy pocas veces se acercan a la costa, toda la vida se ha encontrado a más de 100, 140 millas las manadas grandes. Era la distancia que era seguro encontrarse, un cardumen de 100, 200 ballenas, ahí uno hacía la cuota, aunque la encontrara a las dos de la tarde, tenía tiempo de más de cazar las 13 o 14 que tenía que traerse a tierra. Se demoraba sus dos o tres días en remolcar acá, cuatro ballenas a un lado y las otras 10 al abrigo... para no cortarles la cola y doble cadena, en la cola y un poco más tras para que no tiree... si no, quedaba la crema con surazo, en dos o tres días de remolcar con surazo no llegaba con ninguna si las dejaba todas al viento”¹⁷¹.

¹⁶⁹ Entrevista a Raimundo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

¹⁷⁰ Se refiere a la década de los 60, pues Raimundo Silva fue piloto de la ballenera Macaya hasta su cierre, aun cuando no de manera continua, pues en períodos críticos la empresa contrató menos tripulaciones.

¹⁷¹ Entrevista a Raimundo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

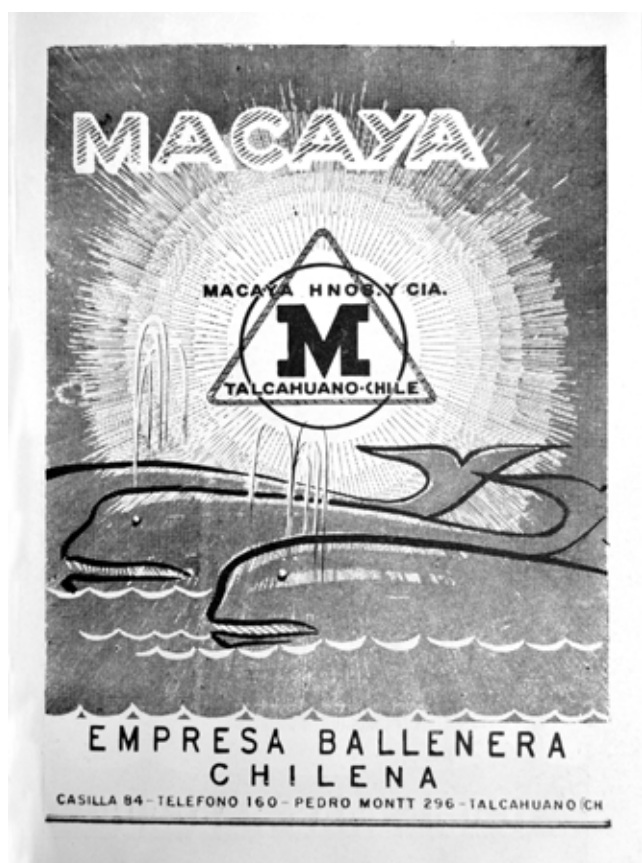


Figura 16. Propaganda de la empresa Macaya Hermanos, 1961 (*Gaceta Pesquera de Chile*, 1, 1961).

Cuando se recuperaban todas las ballenas cazadas, se retornaba a la planta de Chome para procesar las carcasas. En puerto, los barcos recargaban todo lo necesario para salir a una nueva jornada de cacería, con insumos como petróleo, explosivos para el cañón y los alimentos para las tripulaciones. En la prensa regional se informa que se estaba “intensificando la caza de ballenas en todo el litoral”. La temporada 1959 fue muy exitosa para “la flota ballenera de la firma Macaya Hnos., cuya planta funciona en el lugar denominado Chome”. Los cuatro buques cazadores cumplen “faenas a gran distancia

de la costa y ayer tarde se encontraban a muchas millas mar afuera de Punta Carranza, habiendo logrado la caza de seis cachalotes de gran tamaño, los que serán traídos en estos días a la planta para su más pronta industrialización”. Los cuatro buques de la flota, JUAN II, JUAN III, JUAN IV y JUAN V, “se proponen seguir en sus peligrosas tareas, más al norte del punto que estaban ayer, aprovechando el buen tiempo reinante en estas latitudes”¹⁷².

LA PELÍCULA *CABO DE HORNOS*

En el año 2000, durante la primera temporada de trabajo de campo en Chome, varias personas nos hablaron de una película, que fue filmada en la planta ballenera y a bordo de los barcos de la empresa Macaya. En esas conversaciones nos contaron que había estado en Chome, muchos años atrás, Jorge Mistral, actor español muy de moda en esos tiempos, y el papá de Ronco Retes¹⁷³, el actor cómico Eugenio Retes¹⁷⁴. En la memoria de muchos habitantes de Chome estaba la filmación en la planta y de las cacerías de ballenas, en uno de los buques cazadores de Macaya Hermanos.

La película a la que se refería la gente de Chome era *Cabo de Hornos* (1956), dirigida por Tito Davison, chileno radicado en México. Esta producción, supuestamente estaba basada en el libro homónimo de Francisco Coloane, pero realmente no tienen muchos puntos en común. Las referencias al hito geográfico del cabo de Hornos fueron algo rebuscadas, que sirvió de preámbulo y epílogo para contar una historia romántica, nudo argumental de esta producción cinematográfica. La película está construida en torno a un trío amoroso entre Antonio (Jorge Mistral), que es un capitán ballenero, Roberto (Emilio Gaete), dueño de la ballenera, y Jimena (Silvia Pinal), esposa de este último. El hecho de que el personaje principal sea capitán

¹⁷² *La Patria* (Concepción), 9 de noviembre de 1959.

¹⁷³ Esteban “Ronco” Retes, hijo de Eugenio Retes, participó en los años 80 en varios programas de televisión como humorista, incluso fue invitado al Festival de Viña del Mar en 1983. Fue un icono televisivo muy recordado por la gente de Chome.

¹⁷⁴ Eugenio Retes (1895-1987) fue actor de cine y teatro, guionista y dramaturgo, reconocido por sus caracterizaciones de personajes populares chilenos. Una de sus películas de mayor éxito fue *El Gran Circo Chamorro* (1955), dirigida por José Bohr. Su participación en la película *Cabo de Hornos* fue muy marginal.

ballenero es un guiño a la obra de Coloane, pues aunque *Cabo de Hornos* no contenga un cuento sobre cazadores de ballenas, es un tema constante en la narrativa de este escritor.

La filmación de la película en Chome se habría realizado a mediados de febrero de 1955. El diario *La Patria* titula: “En la planta ballenera de Chome Tito Davison filmó ayer escenas de la película *Cabo de Hornos*. Será llevada a la pantalla la caza de cetáceos”. La noticia se desarrolla más adelante:

“El equipo de artistas y cineastas que encabeza Tito Davison empezó ayer a filmar algunas escenas para la película *Cabo de Hornos*, que está realizando sobre la base de la obra literaria del escritor y periodista chileno, Francisco Coloane. A las 6 de la mañana, la caravana de artistas y técnicos salió del Hotel City en varios automóviles y se dirigió a la Caleta de Chome, donde funciona la Factoría Ballenera de la firma Macaya Hnos. Allí llegaron poco después de las 7 horas, iniciando de inmediato la labor. Tito Davison, el actor Jorge Mistral, la primera actriz mejicana Silvia Pinal y demás intérpretes de la película, procedieron a representar diversas escenas anecdóticas y de ambiente marineró, contando con la cooperación de los señores Macaya y del personal que trabaja en dicha factoría. *La Patria* llegó hasta este lugar y presencié el desarrollo de esta tarea. En esos momentos, los señores Macaya tenían sobre la explanada de la Factoría dos hermosos ejemplares de ballena azul, recién cazados por sus barcos JUAN I y JUAN II. También fueron filmados diversos pasajes del beneficio de los cetáceos, después de lo cual, el director Tito Davison dio por terminada su tarea regresando a Concepción con todos sus colaboradores. [...] Tito Davison, interrogado anoche por reporteros de *La Patria*, expresó que el martes o miércoles próximos, empezará a filmar escenas de la caza de ballenas en altamar, para lo cual hará una navegación más o menos larga en uno de los barcos de la firma Macaya Hnos.”¹⁷⁵.

La película se estrenó en 1956 y aunque las críticas fueron en general bastante negativas, todas destacan las escenas de caza de ballenas. Por

¹⁷⁵ *La Patria* (Concepción), 19 de febrero de 1955.

ejemplo, “se han mezclado indiscriminadamente las acostumbradas fórmulas del cine mexicano, [...] con algunas interesantes escenas de la caza de la ballena y una serie de hermosas tomas realizadas en el Sur de Chile”¹⁷⁶. También destaca

“el pequeño documental de la Antártida chilena (fotografiado por Hernán Correa en los hielos del Polo Sur), aunque ligeramente desconectado del resto del argumento, respalda el título del film y ambienta de inmediato la acción; el otro aspecto valioso es la caza de la ballena, secuencia muy extensa y de enorme interés, realizada por la excelente fotografía de Martorell; finalmente, quisiéramos destacar otro punto más de la película: las últimas escenas en los canales del extremo sur de Chile. De lo anterior se desprende que predomina en *Cabo de Hornos* su calidad de semidocumental sobre su aspecto argumental”¹⁷⁷.

Las escenas de caza se filmaron a bordo del buque JUAN III, uno de los más modernos de la flota Macaya. En ellas podemos apreciar los momentos claves de la cacería, que comienza cuando las ballenas son avistadas desde la tina, los movimientos del barco para ubicarse tras la presa, al parecer un cachalote, y posteriormente el disparo del cañón. Luego se aprecian las maniobras del huinche que acerca la carcasa al barco y el abanderamiento¹⁷⁸ de la ballena cazada. Un plano general de la embarcación sirve de pausa para mostrar la carga del cañón arponero y el comienzo de una nueva cacería, esta vez a una manada de cachalotes. Nuevamente, vemos tomas del huinche, manejado por dos operarios y escenas de las ballenas capturadas siendo aproximadas al barco.

En 2002 le mostramos estas imágenes a Raimundo Silva, quien por muchos años fue piloto del JUAN III. Si bien no aparece en la filmación, reconoció

¹⁷⁶ *Séptimo Arte*, 2 (Julio-Agosto) 1956. En www.cinechile.cl/archivos-de-prensa/critica-a-cabo-de-hornos.

¹⁷⁷ *Ecran*, 1324 (5 de junio), 1956. www.cinechile.cl/archivos-de-prensa/control-de-estrenos-cabo-de-hornos.

¹⁷⁸ Proceso en el cual se clava una lanza a cuerpo del cetáceo, y se le inyecta aire para que flote. La bandera, con colores particulares de la firma Macaya, posibilita la posterior identificación de la presa en el mar.

a buena parte de la tripulación. Waldo Soto Macaya piloteaba el barco junto a Mistral. En el huinche estaba Giordano Inostroza, en realidad el segundo ingeniero. A su lado se ve a Wilton Romero, fogonero en las calderas del JUAN III. En las tomas cerca del cañón pudo identificar a Javier Silva Merino y Ramón Macaya; otros dos tripulantes fueron reconocidos por sus apellidos, Casanova y Chacano¹⁷⁹.

La secuencia registrada en la factoría de Chome parte con una toma general desde el mar y luego la cámara se va aproximando a la planta lentamente. En el agua se divisa una ballena muerta, la que es subida a la rampla por medio de los huinches: se trata de un ejemplar de ballena azul. Jorge Mistral está a un costado del colosal cetáceo, observando cómo la suben a la rampla de descuartizamiento. Después vemos un paneo desde el huiche, que termina en un plano medio de Jorge Mistral, momento en que entabla un breve diálogo con un operario. El capitán ballenero asegura que el ejemplar pesa 100.000 kilos, y le dice a su interlocutor que “avise a la gerencia de Valparaíso que llevará al JUAN III a revisión”¹⁸⁰. La escena concluye con el desposte de la ballena a manos de los “espeleros”, quienes realizan largos cortes a la ballena, operación que es observada por Mistral.

Tanto la escena del JUAN III como la de Chome constituyen un patrimonio visual de incalculable valor. Estas imágenes son de los pocos registros cinematográficos de la ballenera Macaya, que permiten observar la cacería en un buque de la flota, así como algunos minutos del procesamiento en la planta terrestre.

LA PLANTA BALLENERA DE CHOME

En un informe escrito en 1957, la empresa señala que la planta de Chome “comprende un conjunto de maquinarias de las más modernas”, por lo que “está en condiciones de beneficiar e industrializar todo el volumen de caza que pueda suministrar nuestra flota, [que] podemos estimar en 50 unidades”

¹⁷⁹ Entrevista a Raimundo Silva. San Vicente, 4 de octubre de 2002.

¹⁸⁰ Claramente es una exigencia del guion de la película, pues los barcos Macaya se relacionaban con el puerto de San Vicente y no con Valparaíso.

diarias¹⁸¹. La empresa plantea que la planta ballenera puede procesar unas 500 toneladas de material crudo diarias o unas 150.000 toneladas anuales, considerando una temporada de 10 meses, es decir, 300 días¹⁸².

El biólogo marino Luis Pastene señala que en 1980 había 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*, principalmente para la elaboración de aceite. El aceite de cachalote (aceite blanco) se utilizaba para la elaboración de detergentes y como lubricante de maquinarias. El aceite de las ballenas 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 (Pastene, 1982).

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 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, ex operador mecánico de la ballenera,

“en los primeros años no se hacía harina, solo 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, róbalo 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 era distinta, había peroles en vez de cocedores y solo 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”¹⁸³.

¹⁸¹ Informe al Director de Comercio Interno del Ministerio de Economía, 26 de marzo de 1957. Archivo Amado Macaya, Santiago.

¹⁸² Capacidad de elaboración de la Planta Ballenera Trinidad en Caleta Chome de Talcahuano, 27 de febrero de 1957. Archivo Amado Macaya, Santiago.

¹⁸³ Entrevista a Mario Cid. Hualpén, 28 de enero de 2012.



Figura 17. Rampla de procesamiento en la Planta Ballenera de Chome, c. 1965
(gentileza de Luis Pastene).



Figura 18. Grupo de obreros en la Planta Ballenera de Chome, c. 1965
(gentileza de Luis Pastene).

Carlos Macaya, extrabajador de la planta de harina, cuenta que “para instalar las maquinarias los Macaya contratan a un alemán, después de la Segunda Guerra Mundial, que se llamaba Helmut Franz¹⁸⁴, fabricaba aviones para la Fuerza Aérea Alemana, era soldador y aficionado a la fotografía”. Frenzen 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 de 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 cuatro 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 solo 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”. La planta de huesos “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”¹⁸⁵.

Las ballenas cazadas se levantaban con poderosos huinches por la rampla hasta llevarlas a la plataforma de descuartizamiento. En el comienzo la planta enfrentó algunos problemas, pues la pendiente de la rampla era bastante pronunciada y la potencia de los huinches no era suficiente para subirlas a la plataforma de descuartizamiento: “Era muy pronunciada la pendiente; bien pronunciada y costaba realmente subirlas; se cortaban los cables y quedaba la chispería¹⁸⁶ en la noche y todos los de Chome salían arrancando, no se veían más, hasta el otro día”¹⁸⁷. El uso de huinches se consolidó más adelante

¹⁸⁴ En realidad su nombre era Helmut Frenzen.

¹⁸⁵ Entrevista a Carlos Macaya. Chome, 27 de enero de 2012.

¹⁸⁶ Se refiere a las chispas que salían por el choque de los cables de acero con el pavimento de la plataforma de descuartizamiento.

¹⁸⁷ Entrevista a Raimundo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

y llegaron a funcionar seis de manera simultánea. El huinche más grande estaba orientado en dirección a la rampla y ubicado donde termina la plataforma de descuartizamiento. Su principal función era subir las ballenas a la plataforma; había otros cuatro huinches, de menor tamaño, ubicados en los costados, cuya función era dar vuelta a las ballenas y distribuir las, completas y en partes, a lo largo y ancho de la plataforma de descuartizamiento.

Los “espeleros” cortaban las carcasas de las ballenas con cuchillos de fierro de forma trapezoidal unidos a un madero de unos dos metros de largo (llamados “espeles”). Se iban sacando largas lonjas de tocino de las ballenas con ayuda de los huinches. Luego se cortaban trozos más pequeños, que eran subidos en carretillas para ser llevados al interior de la fábrica.

Manuel Flores describe así el trabajo:

“Adentro había unos estanques grandes donde se freía, los cocedores, había una tapa, la abríamos y echábamos los pedazos adentro; en la plataforma se faenaba la ballena, se hacían los pedazos y se tiraban a los estanques, unos chicharrones grandes; pero la ballena se trabajaba allá afuera, allá las descuartizábamos, llegaban por la rampla y aquí adentro estaban las calderas; uno pasa por todo, yo trabajé de ayudante, de obrero, de huinche, faenaba, las hace todas uno, este trabajo era así; aquí todo estaba lleno de sangre, tenía sangre hasta por aquí [indicando sus rodillas] y cuando saltaba la sangre, cuando llegaba atrasado, como le digo, uno quedaba lleno de sangre y aceite...trabajaban puros hombres, si no era trabajo para mujeres esto”¹⁸⁸.

En la *línea de tocino*, que sería la principal línea de producción de la ballenera, los chicharrones de grasa se dejaban en los cocedores por cuatro horas, para sacarles el aceite. De los cocedores, el aceite pasaba a la centrífuga, y finalmente se almacenaba en grandes estanques. La *línea de carne* tenía dos tipos de productos, dependiendo de la ballena. Si eran rorcuales, como la “ceibal”, se sacaban filetes que se distribuían en diferentes carnicerías de la región¹⁸⁹, pero si era la carne del cachalote, no comestible, se trituraba, luego

¹⁸⁸ Entrevista a Manuel Flores. Chome, 15 de enero de 2010 (Espinoza, 2011: 96).

¹⁸⁹ Varios habitantes de Chome y extrabajadores de la planta comentaron que cuando se procesaban ballenas de carne les daban trozos para que se los llevaran a sus casas.

pasaba a unos cocedores y secadores que la convertían en harina de ballena, que era el producto final obtenido. Por su parte, la *línea de huesos* funcionaba de forma diferente a las otras, pues los huesos primero se cortaban con una sierra eléctrica, y después se introducían en una autoclave¹⁹⁰ que los hervía a presión, de forma tal de obtener aceite. También los molían para venderlos como abono. El aceite obtenido era almacenado en grandes estanques de aceite y luego envasado en tambores de 200 litros, que se trasladaban en camiones hacia San Vicente.

En 1970 un grupo de antropólogos de la Universidad de Concepción realizó un breve estudio sobre la caleta de Chome y tuvo la posibilidad de observar el funcionamiento de la planta ballenera. Como se señaló anteriormente, el procesamiento de las ballenas comprende varias etapas. Los cachalotes se “trasladan por arrastre hasta la playa de descuartizamiento”, donde se dividen 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, “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 [mil litros] 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” (ballenas de barbas), “sus barbas se aprovechan en la industria del plástico y su carne para el consumo” (Rivera y Garbulsky, 1970: 22).

¹⁹⁰ Una autoclave es un recipiente de presión metálico de paredes gruesas con un cierre hermético que permite trabajar a alta presión para producir una reacción industrial, una cocción con vapor de agua. Por este motivo, debe ser resistente a la presión y a la temperatura que alcanza su interior.

PRODUCTIVIDAD

Tenemos datos sobre la productividad del primer periodo de funcionamiento de la planta ballenera de Chome, que se extiende desde su inauguración hasta la primera alianza con los japoneses, es decir, entre 1951 y 1967.

Las estadísticas balleneras oficiales de la empresa Macaya Hermanos que maneja la Comisión Ballenera Internacional se resumen en la Tabla 3 (no hay información para el año 1965):

TABLA 3. PRODUCTIVIDAD DE LA PLANTA BALLENERA DE CHOME, 1951-1967

	Blue	Fin	Sperm	Humpback	Sei	Bryde	Right	Total	Whale Oil	Sperm Oil	Total
1951	3	0	122	1	0	0	0	126	94	5.810	5.904
1952	3	12	147	6	0	0	0	168	600	5.760	6.360
1953	2	51	107	22	0	0	0	182	2.142	3.186	5.328
1954	21	28	173	0	22	0	0	244	1.944	5.656	7.600
1955	41	18	304	1	26	0	4	394	3.800	8.667	12.667
1956	10	22	479	3	24	0	0	538	1.361	11.652	13.213
1957	25	13	285	4	11	0	0	338	1.372	9.594	10.966
1958	5	3	299	0	1	0	0	308	669	7.963	8.632
1959	19	20	266	3	11	0	1	320	1.164	10.003	11.167
1960	18	6	382	2	3	0	0	411	9.188	10.015	19.203
1961	27	7	214	3	10	0	0	261	1.661	5.876	7.537
1962	11	18	248	4	8	0	0	289	1.300	6.800	8.100
1963	5	8	332	0	1	0	0	346	400	8.492	8.892
1964	4	29	174	0	9	0	0	216	779	4.784	5.563
1965	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	0	s/i	s/i	0
1966	2	4	203	0	3	0	1	213	299	5.996	6.295
1967	0	0	258	0		0	0	258	0	3.363	3.363
Total	196	239	3.993	49	129	0	6	4.612	26.773	114.017	140.790

Fuente International Whaling Statistics, IWC, Cambridge, Reino Unido.

Simbología

s/i = sin información (no hay datos para el año 1965)

Resumiendo, entre 1951 y 1967 la empresa Macaya Hermanos cazó y procesó 4.612 cetáceos, con un promedio anual de 288 ejemplares. Los cachalotes constituyen el 86,6% del total de capturas en este período. Las otras especies cazadas son rorcuales (azul, de aleta y sei), con el 12,2%, jorobadas, con el 1,1%, y francas con apenas seis ejemplares, es decir, el 0,1%.

VISITA DE ROBERT L. CLARKE

Robert H. Clarke, oceanógrafo del National Institute of Oceanography del Reino Unido, visitó la planta de Chome el 9 de mayo de 1958. El doctor Clarke había sido contratado por la FAO para asesorar a la Comisión Permanente del Pacífico Sur en el manejo y conservación de los recursos balleneros y el estudio de las poblaciones de ballenas comerciales, especialmente cachalotes, en las aguas de Ecuador, Perú y Chile (Aguayo-Lobo, 2011).

El titular de un diario regional señala que el doctor Clarke habría manifestado que “la planta ballenera de Chome es excelente”. Fue recibido “por el socio y administrador de esta industria señor Anselmo Macaya Medina, sus hijos Luis y Carlos Macaya Silva, el jefe técnico de maestranza señor Helmuth Frenzen”. Recién llegado, Clarke “se interesó de inmediato por practicar una detenida visita a todas las instalaciones, realizando una serie de consultas técnicas que fueron dadas a conocer por el [...] señor Frenzen, técnico de nacionalidad alemana”. Más tarde, “conversó largamente con los capitanes de los barcos balleneros, especialmente los señores Jorge y Enrique Macaya”, sobre todo en lo relacionado con “la ballena finback¹⁹¹ de carne [...], tuvo en este sentido especial interés en saber en qué temporada del año es cuando [esta ballena] abunda en las costas chilenas”. El doctor Clarke declara que está “muy impresionado de la Planta Ballenera de la Firma Macaya Hnos y Cía.; es espléndida y deseo expresar [...] mis felicitaciones al técnico señor Frenzen, quien ha instalado la hermosa estación ballenera”, agregando que “le llamó poderosamente la atención que existiera muy poco material que se pierda en la elaboración de la ballena”. Termina señalando que “en cuanto a la investigación científica de todo lo que se refiera a la pesca de ballena, creo que se puede emprender desde esta planta de Chome, ya que reúne todas las condiciones necesarias”¹⁹².

El propósito de su visita era estudiar la posibilidad de instalar otro laboratorio de investigaciones sobre ballenas en las costas del Pacífico suroriental en la planta de Chome. El programa de investigaciones del doctor Clarke contemplaba la instalación de cuatro laboratorios:

¹⁹¹ Se refiere a la ballena de aleta o *fin whale*.

¹⁹² *La Patria* (Concepción), 10 de mayo de 1958.

“Paita y Pisco en Perú, e Iquique y Talcahuano en Chile; tres de estos laboratorios ya están funcionando [...] se propone que el cuarto laboratorio en Chome, cerca de Talcahuano, se establezca de manera similar”. [Clarke señala que] “la Compañía Macaya Hermanos ha acordado construir y ampliar un laboratorio adecuado en la planta ballenera de Chome y ellos me han prometido que el laboratorio estará listo para entrar en funciones en enero de 1961” (Clarke, 1960a).

Indica también que “se disponen de fondos de unos US\$ 1.000 para proporcionar el equipo científico destinado al [...] laboratorio de Talcahuano [y] confío que la Compañía Macaya Hermanos facilitará el laboratorio con su instalación sencilla de bancos y estantes, y servicio de luz y agua” (Clarke, 1960b). El laboratorio habría comenzado a operar en 1961, con la participación de los biólogos Anelio Aguayo-Lobo y Ramón Buzeta Bordalí (Aguayo-Lobo, 2011). Si bien han publicado algunos trabajos elaborados a partir de las muestras provenientes de animales faenados en la planta de Chome (Aguayo-Lobo, 1963; Buzeta, 1963), no tenemos antecedentes adicionales de los resultados de las investigaciones realizadas en este laboratorio.

La labor del doctor Clarke fue significativa, en tanto sus trabajos inician la investigación moderna de ballenas en el país y contribuyen a la formación de especialistas en mamíferos marinos, especialmente cetáceos, pero, “desafortunadamente desde el año 1969 se pierde la continuidad en los estudios cetológicos y sólo se realizan observaciones aisladas, aprovechando cruceros de investigación de barcos [del país y] de otras nacionalidades”. La falta de estudios se debe, especialmente, a “la falta de recursos para estos trabajos que son [...] particularmente complejos [y] por otra parte, el escaso volumen de caza de nuestro país no ha justificado en parte grandes inversiones en estudios a pesar de la urgente necesidad de completarlos” (Maturana, Torres y Vargas, 1977: 6)¹⁹³.

¹⁹³ Estas afirmaciones se hacen en el marco de un estudio solicitado por el Gobierno de Chile realizado por el Servicio Agrícola y Ganadero y la Facultad de Ciencias de la Universidad de Chile, relativo a la situación ballenera en Chile.

En la senda de las recomendaciones de Clarke, el doctor Víctor A. Gallardo, de la Universidad de Concepción, propuso en 1980 desarrollar un programa de investigación de ballenas y su ecosistema. La idea era que Macaya Hermanos, la Universidad de Concepción y autoridades gubernamentales colaboraran. El programa recibió la aprobación de la empresa, sin embargo, no pudo realizarse debido a que la compañía detuvo sus actividades en 1983. En 1982 Macaya colaboró y financió la realización de un crucero de avistamiento de cetáceos en el que participó un equipo de científicos de la Universidad de Concepción y un grupo de técnicos japoneses. En 1983 un pequeño laboratorio se instaló en Chome con el financiamiento de Macaya, para realizar estudios biológicos de las ballenas capturadas. Luis Pastene tuvo a cargo ese laboratorio, donde se produjeron varios documentos científicos.

LA ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO Y EL SINDICATO

La tecnificación de la planta fue vista como algo positivo para los trabajadores y sus familias, en tanto les significaba un trabajo menos pesado en comparación al de la isla Santa María. En la planta de Chome había una mayor y mejor infraestructura y más trabajadores, lo que volvía inmediatamente más rentable la actividad, pues se lograba aprovechar en su totalidad los productos obtenidos del cetáceo muerto. Pero el incremento de la producción de Chome está vinculado de manera indisoluble al aumento de la flota ballenera, ya que los barcos entregaban cuotas cada vez mayores de ejemplares cazados por el uso de mejores motores y la incorporación de modernos instrumentos de navegación. Como lo indica Flor Monsalve,

“aquí fue mucho mejor, pues. Aquí ya no trabajaban tanto como trabajaban en la isla ellos, los obreros, allá. Aquí lo tenían todo a mano, todo a mano porque las ballenas llegaban ahí nomás, tiraban con huinches, la echaban al tacho donde freían, había caldera aquí, que la caldera se trabajaba con carbón acá, 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 aquí¹⁹⁴.

Rivera y Garbulsky abordan la situación de los trabajadores de la planta de Chome indicando que recibían 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. Indican que se acaba de formar un sindicato, pero que “encontraron gran resistencia en la etapa actual de trabajo para obtener mayores datos” sobre su funcionamiento (Rivera y Garbulsky, 1970: 24).

La jornada laboral de los trabajadores es un tema de gran interés. Entre nuestros entrevistados no existe acuerdo sobre la hora de inicio de las faenas. Algunos indican que:

“trabajaban desde las seis 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 períodos de pocas ballenas, ahí sí les pagaban menos, yo me daba cuenta porque entraban menos cosas a mi casa¹⁹⁵.”

Otros, en cambio, señalaban que “cuando había ballenas, se trabajaba desde las ocho de la mañana hasta las ocho de la noche¹⁹⁶”. En lo que coinciden la mayoría de los testimonios es que los horarios variaban dependiendo de la cantidad de ballenas que llegaran (Pizarro, 2014).

El trabajo en la planta de Chome se realizaba por turnos, los que estaban supeditados a la cantidad y tipo¹⁹⁷ de ballena que se procesaría:

¹⁹⁴ Entrevista a Flor Monsalve. Chome, 8 de febrero de 2002 (Espinoza, 2011: 71).

¹⁹⁵ Entrevista a Luzvenia Jorquera. Hualpén, 13 de febrero de 2013.

¹⁹⁶ Entrevista a Sixto Jorquera. Chome, 14 de febrero de 2013.

¹⁹⁷ Las ballenas de carne, como la ceibal, debían ser procesadas rápidamente para evitar su descomposición.

“Había que ir a trabajar a las cinco de la mañana, bueno, depende de la ballena que llegaba. Si había ballenas que llegaban en la noche, había que trabajar en la noche, la ballena de carne, sobre todo, si llegaba a las dos, a las tres, había que ir a trabajar. Pero la esperma no, la esperma podía esperar. Había una boya, como un tambor grande, ahí la amarraban. Y el barco a la hora que llegara la dejaba ahí. Nosotros íbamos en la mañana, la íbamos a buscar y la trabajábamos en tierra”¹⁹⁸.

En Chome había dos turnos de trabajo, día y noche, que podían durar las 12 horas. Los obreros tenían tres momentos para comer, que se avisaban por medio de pitos: uno a las ocho, para el desayuno; otro a las doce para el almuerzo, y uno a las cinco de la tarde, para la onces. Al escuchar estos pitos, la mayoría de los hombres partía a sus casas, mientras que un grupo se quedaba en la ballenera, y se les llevaba la comida para allá. Así seguían hasta que se terminaran de faenar todas las ballenas, las cuales, según los entrevistados, podían llegar a ser de ocho a diez en un día. Otro factor era el tamaño de la ballena pues eso hacía variable el tiempo de trabajo dedicado a procesarla.

Cada obrero tenía un sueldo fijo dependiendo de la función que desempeñaba. En general se pagaba a principios de mes y existía la posibilidad de pedir anticipos. Rivera y Garbulsky señalan que

“el salario base de los obreros a comienzos de 1970 era de E°12 a E°15¹⁹⁹ diarios, más un porcentaje por ballena faenada. No se respetan en general los feriados ni se pagan las horas extraordinarias, por cuanto la jornada de trabajos se rige por la llegada de los barcos balleneros y la cantidad de animales que estos pudieron cazar. El hecho de la existencia de relaciones de parentesco y compadrazgo entre el personal y la patronal hacen difícil visualizar los conflictos laborales” (Rivera y Garbulsky, 1970:24).

Eso no quería decir que no hubiese conflictos laborales. Asimismo, no contaban con ropa suficiente ni adecuada para trabajar en una faena tan dura

¹⁹⁸ Entrevista a Francisco Macaya. Chome, 2 de diciembre de 2002.

¹⁹⁹ E°= Escudo, moneda oficial de Chile entre 1960 y 1975.

como el desposte de las ballenas. La formación del sindicato fue un tipo de contrapeso para el poder omnímodo que detentaban los Macaya respecto de sus trabajadores.

En Chome se habían constituido una serie de relaciones asimétricas, pues los Macaya era un grupo con cierta “superioridad” al interior de la localidad, por lo que recibían un trato desigual entre quienes eran parte de la familia y los que no lo eran. Lucilda Jorquera, viuda de Fernando Silva (huincherero de la planta), describe la situación: “Los Macaya eran amos y señores acá. Uno casi les hacía reverencia cuando los veía (...) ellos eran los jefes y si querían echar a alguien lo echaban no más y ahí tenía que dejar la casa, todo, así no más era”²⁰⁰.

Este trato diferenciado también se hacía extensible a los habitantes que provenían de la isla Santa María, quienes gozaban de un trato especial por parte de los Macaya, ya que tenían mejores sueldos y realizaban mayoritariamente turnos de día. Sixto Jorquera observó estas diferencias entre isleños y habitantes originarios de Chome:

“Empezaron a surgir conflictos, porque había un grupo que ganaba tal cantidad de plata, y había otro grupo que ganaba otra cantidad de plata. Entonces de ahí, decidieron formar un sindicato para unir, y conseguir hacer un solo sueldo para todos los trabajadores [...]. Había allí un tema con los que eran de Chome, y los que eran de la isla Santa María, que los mismos Macaya habían traído”²⁰¹.

Frente a esta situación, un grupo de obreros se decidió a conformar un sindicato, entendido como una organización que pudiera aunar voluntades en torno a una serie de mejoras para los trabajadores y sus familias. De este modo, a principios de 1959 se constituyó el Sindicato Industrial Macaya Hnos. y Cía. En la primera reunión se confirmó la asistencia de poco más de la mitad de los trabajadores, como se establece en el acta de constitución:

²⁰⁰ Entrevista a Lucilda Jorquera. Chome, 15 de enero de 2010 (Espinoza, 2011: 114).

²⁰¹ Entrevista a Sixto Jorquera. Chome, 15 de febrero de 2013 (Pizarro, 2014: 55).

“En Caleta Chome, Talcahuano, al 8 de enero de 1959, en recinto de la Planta y siendo las 18:50 pm., ante el Inspector Departamental del Trabajo señor Miguel Muñoz Jaque, se reunieron 50 personas, de un total de 58, todas mayores de 18 años, que trabajan en la Planta Ballenera de la Firma Macaya Hermanos y Cía, con el objeto de constituir un Sindicato Industrial. - Los asistentes constituyen más de un 55% de los obreros en trabajo [...]. El sindicato tiene por objeto obtener el cumplimiento de las leyes sociales que beneficien a los asociados y propiciar fines de cooperación, dentro de los siguientes principios: A) Procurar el mayor bienestar económico y social a sus miembros y su perfeccionamiento intelectual, cultural y profesional; B) Representar los intereses económicos comunes de todos los asociados; C) Atender de preferencia los siguientes beneficios: Primero: Organización de cooperativas de consumo; Segundo: Fundación de Caja de Cesantía; Tercero: Organización de Servicios de asistencia social privada para los asociados, con el carácter de mutualidades; Cuarto: Instalación de bibliotecas y salas de estudios culturales y Quinto: Construir Cooperativas de edificación, con el objeto de obtener préstamos de la Cooperación de la Vivienda”²⁰².

En el sindicato se podían inscribir todos los obreros mayores de 18 años. Sus miembros escogían una directiva que los representaba frente a la empresa y el Ministerio del Trabajo. La mayoría de quienes formaban parte de la directiva llevaban varios años trabajando en la empresa, por tanto, eran personas con mayor experiencia. Estos representantes asumían muchas responsabilidades y obligaciones, y al mismo tiempo debían velar por que se cumpliera con las finalidades del sindicato, es decir, velar por los derechos e intereses de los trabajadores de esta planta industrial. Para quienes formaron parte del sindicato, esta organización cambió la forma discrecional que había caracterizado las relaciones laborales en la empresa, sujetas a las arbitrarias decisiones de los patrones (Espinoza, 2011). Carlos Macaya relata que:

²⁰² Acta de los Estatutos del Sindicato Industrial Macaya Hnos. y Cía., Planta Ballenera de Talcahuano, Chile, 29 de agosto de 1959. Archivo Amado Macaya, Santiago.

“Lo único que hacía 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”²⁰³.

Para los “otros”, el sindicato permitía que “uno se sintiera apoyado, respaldado para que los derechos de uno fueran respetados”²⁰⁴. Manuel Flores, uno de los trabajadores sindicalizados, ilustra con su testimonio las demandas que levantaban los trabajadores de la planta ballenera:

“Mire, imagínese, con toda la sangre del animal nosotros andábamos todos cochinos y el olor de la sangre y de la ballena pasada no se nos salía nunca. Y nosotros teníamos que gastar no se cuánta perlina en lavar las mezclillas y los Macaya no nos pasaban ni la ropa ni na para trabajar. Y era un olor que se sentía en todo el pueblo. Y las mujeres alegaban porque todos los días había que lavar la rala²⁰⁵ y las mezclillas no duraban nada. El logro del sindicato fue que la empresa nos pasara la ropa para trabajar, pero ya llevábamos tiempo trabajando y antes no nos habían dado nada”²⁰⁶.

Víctor Domingo Silva, hijo de “Mingo” Silva, destacado “espelero” que se vino de la isla Santa María a Chome confirma los dichos de Manuel Flores: “La mayoría de los que armaron este sindicato no eran de la isla; el sindicato se forma con la intención de poder tener contratos de trabajo, porque antes se trabajaba sin contrato, y por ejemplo, cuando la gente se accidentaba aquí no pasaba nada”²⁰⁷.

²⁰³ Entrevista a Carlos Macaya. Chome, 14 de febrero de 2013 (Pizarro, 2014: 59).

²⁰⁴ Entrevista a Sixto Jorquera. Chome, 14 de febrero de 2013 (Pizarro, 2014: 60).

²⁰⁵ Al parecer se refiere a ropa confeccionada con una tela gruesa.

²⁰⁶ Entrevista a Manuel Flores. Chome, 15 de enero de 2010 (Espinoza, 2011: 118).

²⁰⁷ Entrevista a Víctor Domingo Silva. Chome, 15 de febrero de 2013 (Pizarro, 2014: 54).

Es necesario también vincular la creación de este sindicato con el contexto chileno, en el que la “cuestión obrera” se convierte en un tema nacional, con bastante eco al interior de las empresas. La ballenera y sus trabajadores no fueron la excepción, tal como explican los hermanos Carlos y Amado Macaya: “El sindicato se formó por dos motivos: uno, la necesidad de organizarse como grupo de trabajadores y otro, por la época política que se vivía”²⁰⁸; el nacimiento del sindicato “tiene que ver con que a nivel nacional se estaba dando una sindicalización, y también para solucionar problemas que tenían los trabajadores con la empresa”²⁰⁹.

El sindicato igualmente tuvo que adaptarse a las características propias del trabajo ballenero, en el sentido de que las reuniones se realizaban cuando no hubiera ballenas en la plataforma de descuartizamiento ni en las boyas. Por lo tanto, las reuniones eran bastante esporádicas, y solo trataban temas puntuales: “Las reuniones se hacían cuando no había ballenas (...) Hablábamos del tema de los sueldos, y de esas cosas”²¹⁰. La mayoría de los entrevistados coincide en que las decisiones que emanaban de las esporádicas asambleas generales del sindicato nunca estuvieron atravesadas por ningún partido político, sino que más bien se centraban en las problemáticas laborales de la planta de Chome: “Este fue siempre un sindicato que funcionaba así nomás, sin pertenecer a ningún partido político”²¹¹.

Pese a lo anterior, la irrupción del sindicato tensionó las relaciones al interior de Chome, no solo entre los sindicalizados y los Macaya, que eran dueños de la ballenera, sino también entre los habitantes provenientes de la isla Santa María y los habitantes originarios de Chome.

“Había dos bandos: los que venían de la isla Santa María, para quienes el resto eran puros sindicalistas comunistas (...) eran más de ir a arreglar cualquier tipo de problema directamente con los administradores de Macaya

²⁰⁸ Entrevista a Carlos Macaya. Chome, 14 de febrero de 2013 (Pizarro, 2014: 53).

²⁰⁹ Entrevista a Amado Macaya. Chome, 15 febrero de 2013 (Pizarro, 2014: 53).

²¹⁰ Entrevista a Sixto Jorquera. Chome, 14 de febrero de 2013 (Pizarro, 2014: 62).

²¹¹ Entrevista a Sixto Jorquera. Chome, 14 febrero de 2013 (Pizarro, 2014: 62).

Hermanos. Ahí había vínculos de parentesco y de amistad, por lo que trataban de arreglar sus temas aparte [...], y los nativos de Chome, para quienes los isleños era gente que tenían tratos especiales con los patronos”²¹².

La forma que la gerencia de la empresa encontró para contrarrestar al sindicato fue con prácticas personalizadas para desactivar los conflictos, tal como se hacía desde los orígenes de la empresa Macaya. Por ejemplo, arreglar las casas de algunos trabajadores, o bien, obsequiarles ciertos utensilios domésticos, con lo que inmediatamente se conseguía anular a un grupo de trabajadores que participara de cualquier tipo de negociación colectiva, y por supuesto, con esto también se anulaba gran parte de la fuerza que podía llegar a tener el sindicato: “Otra cosa que pasaba, era que la administración de Macaya Hermanos ofrecía a algunos trabajadores reparar sus casas, o utensilios de casa como termos de agua caliente o qué sé yo, y como el típico trabajador siempre aceptaba, ese gallo después no podía pelear con el empresario, porque ya estaba amarrado”²¹³.

En este contexto se dieron las relaciones entre Macaya Hermanos y el sindicato, las que a fines de los años sesenta comenzaron a experimentar nuevas tensiones y problemas. Los años setenta fueron muy difíciles para la empresa e impactaron directamente en las relaciones con sus trabajadores.

²¹² Entrevista a Amado Macaya. Chome, 15 de febrero de 2013 (Pizarro, 2014: 64).

²¹³ Entrevista a Amado Macaya. Chome, 15 de febrero de 2013 (Pizarro, 2014: 69).

CAPÍTULO 4

LA SUPERVIVENCIA DE UNA EMPRESA BALLENERA

La década de 1960 fue un período complejo para la empresa Macaya Hermanos. Sus buques estaban funcionando de manera muy ineficiente, debido fundamentalmente a la escasa mantención que se les daba. Además, la cantidad de ballenas disponible decrece en forma notoria, probablemente porque disminuyó el esfuerzo de búsqueda. 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”²¹⁴.

Las dificultades se hacen cada vez más evidentes, pero la empresa no cesa en su emprendimiento. Aunque solicitan un préstamo a la CORFO, pero sus gestiones tienen resultados negativos pues, según los estudios existentes, “la riqueza ballenera estaría agotada”. Considerando “los negativos resultados de las gestiones, la empresa, para no desaparecer, se ve en la obligación de asociarse [en 1967] con una empresa japonesa, la Nitto Whaling Co. Ltd.” (Pastene, 1982: 29).

LUCHANDO POR SOBREVIVIR

Las actividades balleneras japonesas se extienden hacia territorios extranjeros desde 1957 (Tato, 1985), presumiblemente en busca de “nuevos stocks de ballenas”, de “operaciones no reguladas”, de una “distribución más eficiente de los barcos” o simplemente de “nuevas oportunidades de negocios” (Kasuya, 2008: 647). En Chile la caza de ballenas se encontraba regulada por las disposiciones de la CPPS desde 1952.

²¹⁴ Entrevista a Carlos Macaya. Chome, 20 de enero de 2010 (Espinoza, 2011: 121).

La empresa japonesa Nitto Whaling Co. había estado trabajando con la Compañía Industrial S.A. (INDUS) en Quintay y Bajo Molle entre 1964 y 1967, pero su contrato de tres años no fue renovado. Era una oportunidad para la empresa Macaya Hermanos de mejorar su situación financiera y contar con buques más modernos y mejor equipados. En este contexto, representantes de ambas empresas firmaron en 1967 un acuerdo de cooperación con el objeto de desarrollar “operaciones balleneras conjuntas”, por cierto “sujetas a una aprobación final de los gobiernos de ambos países”²¹⁵. Estas operaciones “son de largo plazo, basadas en el espíritu del beneficio y la amistad mutua”²¹⁶. El acuerdo estipula que Nitto trae a Chile cinco “barcos tripulados y equipados para [realizar] operaciones balleneras”, los que permanecerán en el país cazando ballenas para Macaya. Los barcos son los siguientes: RYUHO MARU, de 494,4 toneladas, RYUHO MARU N°2, de 306,3 toneladas, RYUHO MARU N°3, de 429,8 toneladas, RYUHO MARU N°5, de 470,7 toneladas y SEIHO MARU N°8, de 295,1 toneladas²¹⁷. Los barcos, como norma, estarían tripulados y operados solo por japoneses²¹⁸ y todas las ballenas capturadas se entregarían a Macaya Hermanos²¹⁹. La compañía chilena le pagaría a la empresa japonesa una cantidad específica de dinero por cada ballena capturada según

²¹⁵ El acuerdo fue firmado por Norifumi Yanahigara y Francisco Macaya Medina. Encontramos una copia en inglés de este acuerdo, firmado el 15 de julio de 1966, 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. Identificamos el documento como Agreement Nitto-Macaya [1966], el volumen como Caza de Ballenas en Chile. Permisos para Nitto Whaling Co. 1963-1968. El archivo lo denominamos Archivo Personal de Kenji Takeuchi [Yokohama, Japón].

²¹⁶ 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 Nitto-Macaya [1966], artículos N°9 y 3. Archivo Personal de Kenji Takeuchi [Yokohama, Japón].

²¹⁷ Agreement Nitto-Macaya [1966], artículo N° 1. Archivo Personal de Kenji Takeuchi [Yokohama, Japón].

²¹⁸ 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”. Agreement Nitto-Macaya [1966], artículo N°3. Archivo Personal de Kenji Takeuchi [Yokohama, Japón].

²¹⁹ Agreement Nitto-Macaya [1966], artículo N°4. Archivo Personal de Kenji Takeuchi [Yokohama, Japón].

una tabla de precios por longitud del espécimen²²⁰. Macaya debe mantener en su planta de Chome “una capacidad de procesar 230 toneladas diarias de ballena” y Nitto debe “capturar tantas ballenas como sea posible para completar dicha capacidad”²²¹.

La empresa japonesa se obliga a asumir los gastos tanto de las embarcaciones 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 barcos remolcadores y de investigación de ballenas, de la planta terrestre y del almacenamiento y venta de productos”²²².

El acuerdo estaba acompañado de un contrato sobre la venta de carne de ballena de un año de duración, que podía ser extendido “por consentimiento mutuo”²²³.

Curiosamente, este mismo acuerdo y contrato de venta de carne de ballena se firmó entre Nitto Whaling Co. Ltd. y la Compañía Industrias Sudamericana Limitada (CIS), con las mismas fechas, representados por Norifumi Yanagihara, vicepresidente de Nitto, y Carlos Domínguez, subgerente de CIS²²⁴.

El 24 de julio de 1967 se formó la empresa denominada Compañía Industrias Sudamericana Ltda., con un capital de 1.500.000 escudos, aportados en un 70% por Nitto Whaling Co. Ltd., un 20% por Macaya Hermanos y Cía., y un 10% por la firma chilena Promoción de Viviendas S.A. El objetivo de la empresa sería:

²²⁰ El largo de la ballena debe ser medido por personal de Macaya en presencia de representantes de la Nitto, de acuerdo a métodos internacionalmente reconocidos. Agreement Nitto-Macaya [1966], artículo N° 4. Archivo Personal de Kenji Takeuchi [Yokohama, Japón].

²²¹ Esa cantidad corresponde a unas 40 a 45 ballenas, considerando el “largo promedio” de un ejemplar. Agreement Nitto-Macaya [1966], artículo N° 6. Archivo Personal de Kenji Takeuchi [Yokohama, Japón].

²²² Agreement Nitto-Macaya [1966], artículo N° 7. Archivo Personal de Kenji Takeuchi [Yokohama, Japón].

²²³ Sale contract of whale meat, October 1967. Caza de Ballenas en Chile. Permisos para Nitto Whaling, 1963-1968. Archivo Personal de Kenji Takeuchi [Yokohama, Japón].

²²⁴ Agreement Nitto-CIS [1966], Caza de Ballenas en Chile. Permisos para Nitto Whaling Co. 1963-1968, Archivo Personal de Kenji Takeuchi [Yokohama, Japón].

“(a) la extracción, pesca o caza de seres y organismos vivos que tengan en el agua su medio normal de vida; (b) la congelación, conservación, elaboración de los seres y organismos mencionados anteriormente y la comercialización de todos los productos que resulten de estas operaciones; (c) la construcción o reparación de embarcaciones adecuadas para la pesca industrial o comercial, el transporte de mercancías y materiales y, en general, todas las actividades relacionadas directa o indirectamente con las anteriormente expuestas”²²⁵.

Las escrituras de la sociedad fueron ratificadas en Tokio, Japón, por el directorio de Nitto Whaling Co. Ltd. el 10 de agosto de 1967, y protocolizadas ante notario al día siguiente²²⁶.

La administración de la sociedad y el uso de la razón social le corresponderán a un directorio formado por tres miembros designados por Nitto Whaling Co. Ltd., uno por Macaya Hermanos y otro por Promoción de Viviendas S.A.²²⁷. Las operaciones balleneras están basadas en la firma de dos contratos de arriendo: el de los buques cazadores, propiedad de la Nitto Whaling Co. Ltd., y de la planta de procesamiento, propiedad de Macaya Hermanos y Cía.

El 20 de septiembre de 1967 se firmó el contrato de arriendo de los buques cazadores entre Norifumi Yanagihara, por la Nitto Whaling Co. Ltd., que aporta los buques, y Carlos Domínguez, por Compañía Industrias Sudamericana Ltda. Los barcos cazadores RYUHO MARU, RYUHO MARU N°3 y RYUHO MARU N°5 se arrendaron entre el 25 de octubre de 1967 y el 20 de marzo de 1968 por 40.796 dólares mensuales cada uno. Nitto entregó a Sudamericana “los barcos en perfecto estado de máquina, casco, equipado con los

²²⁵ Estatutos de la Sociedad Compañía Industrias Sudamericana Limitada, 24 de julio de 1967 [Expediente Decreto N° 661]. Fondo Ministerio de Agricultura, volumen 1738, Archivo de la Administración, Santiago de Chile.

²²⁶ Protocolización de Mandato, ratificación y extracto de Inscripción de Compañía Industrias Sudamericana Ltda. en Japón, 10 de agosto de 1967 [Expediente Decreto N° 661]. Fondo Ministerio de Agricultura, volumen 1738, Archivo de la Administración, Santiago de Chile.

²²⁷ Estatutos de la Sociedad Compañía Industrias Sudamericana Limitada, 24 de julio de 1967 [Expediente Decreto N° 661]. Fondo Ministerio de Agricultura, volumen 1738, Archivo de la Administración, Santiago de Chile.

elementos y tripulantes necesarios, y asimismo con los útiles de caza para operar barcos cazadores”, en el puerto de Talcahuano. Nitto solventaría los siguientes gastos:

“Sueldo y porcentaje de la tripulación, gastos de viáticos y tráfico de tripulación, gastos de comunicación, bienestar, premios de seguros, gastos de inspección, y lo relacionado a la reparación, impuesto de bienes fijos, depreciación, útiles de caza y sus accesorios, víveres y material general de consumo de que se abastezcan en el Japón, asimismo, gastos de navegación ida y vuelta entre Japón y Chile”.

Por su parte, a la Sudamericana le corresponden “todos los gastos que ocasionen los barcos durante su temporada de operación en Chile como ser agua, combustible, víveres, reparaciones, gastos del puerto e impuestos”²²⁸.

El 8 de noviembre de 1967 se protocolizó el contrato de arriendo de la planta de Chome entre Norifumi Yanagihata, esta vez por la Compañía Industrias Sudamericana Ltda., y Juan Francisco Macaya, por Macaya Hermanos y Cía. Las instalaciones completas de Chome, “en el estado que actualmente se encuentran [... incluidas] todas las servidumbres y derechos”, se arriendan entre el 25 de octubre de 1967 y el 25 de marzo de 1968 por 30.000 escudos mensuales por noviembre y diciembre de 1967, y 45.000 escudos mensuales por enero, febrero y marzo de 1968, “pudiendo las partes prorrogarlo antes del vencimiento del plazo”²²⁹.

El 13 de noviembre de 1967 la empresa solicitó permiso para sus operaciones balleneras²³⁰, que es otorgado por el Supremo Gobierno el 17 de noviembre de 1967 en los siguientes términos:

²²⁸ Contrato de arrendamiento de barcos cazadores, 20 de septiembre de 1967 [Expediente Decreto N° 661]. Fondo Ministerio de Agricultura, volumen 1738, Archivo de la Administración, Santiago de Chile.

²²⁹ Contrato de Arrendamiento Planta de Chome, 8 de noviembre de 1967 [Expediente Decreto N° 661]. Fondo Ministerio de Agricultura, volumen 1738, Archivo de la Administración, Santiago de Chile.

²³⁰ Solicita autorización para realizar las actividades balleneras que se indican, 13 de noviembre de 1967 [Expediente Decreto N° 661]. Fondo Ministerio de Agricultura, volumen 1738, Archivo de la Administración, Santiago de Chile.

(a) [se autoriza a] “la firma Macaya Hermanos y Compañía para dar en arrendamiento a la Compañía Industrias Sudamericana Ltda., sus instalaciones de la estación ballenera terrestre de Chome, ubicada en la provincia de Concepción, por un plazo de 5 meses contados a partir del 25 de octubre de 1967 y hasta el 25 de marzo de 1968”; (b) [se autoriza] “a la firma Compañía Industrias Sudamericana Ltda., domiciliada en Santiago, actividades consistentes en la caza de ballenas, su faenación y elaboración en la planta terrestre de Chome”; (c) [se autoriza] “a Compañía Industrias Sudamericana Ltda., para que con los barcos RYUHU MARU, de 494,40 toneladas, RYUHU MARU N°3, de 429,84 toneladas, y RYUHU MARU N°5, de 470,79 toneladas, cace ballenas dentro de la zona marítima de protección de 200 millas, [...] y para que transporte el producto de la caza a la base terrestre de Chome, provincia de Concepción, de propiedad de la firma Macaya Hermanos y Cía”. Los barcos podrán cazar 39 ballenas de aleta, 75 ballenas sei, 70 ballenas de esperma y 32 Bwu²³¹, las que en ningún caso podrán ser azules, jorobadas o francas²³².

Posteriormente la empresa solicitó una ampliación de 200 BWU en el número de ballenas que se podrían cazar, principalmente porque la cantidad de ballenas avistadas era bastante superior a la de temporadas anteriores, pero también porque era la única empresa involucrada en la caza de ballenas en el país y la posibilidad de operar durante esta temporada en bahía Darwin no sería posible²³³; además, la empresa estaba ya alcanzando el límite de la autorización otorgada²³⁴. Según un informe del doctor Luis Guerra, inspector del Servicio Agrícola y Ganadero en caleta Chome, la empresa había capturado “7 ballenas de aleta, 196 ballenas sei y 7 ballenas esperma”, hasta el 27 de noviembre de 1967, por lo que el contingente aprobado “está a punto de ser

²³¹ BWU es la sigla en inglés para designar una Unidad de Ballena Azul (*blue whale unit*). Fue la medida utilizada para establecer las cuotas de ballenas asignadas por cada zona. Una BWU equivale a 2 ballenas de aleta, 2,5 ballenas jorobadas o 6 ballenas sei.

²³² Decreto 661, Ministerio de Agricultura, 17 de noviembre de 1967 [Expediente Decreto N° 661]. Fondo Ministerio de Agricultura, volumen 1738, Archivo de la Administración, Santiago de Chile.

²³³ Corresponde a un proyecto presentado por Compañía Industrias Sudamericana Ltda. para operar en bahía Darwin, archipiélago de los Chonos, con un pontón y buques cazadores, que no fue ejecutado.

²³⁴ Solicitud de ampliación de contingente de caza de ballenas, 30 de noviembre de 1967 [Expediente Decreto N° 7]. Fondo Ministerio de Agricultura, volumen 1767, Archivo de la Administración, Santiago de Chile.

completado”²³⁵. La solicitud fue autorizada el 2 de enero de 1968, y señalaba que se podía “capturar y faenar hasta 80 ballenas de aleta y 540 sei, bajo las mismas condiciones establecidas en el [...Decreto N° 661], prohibiéndose expresamente la captura de ballenas azules, jorobadas o francas”²³⁶.

OPERACIONES CONJUNTAS NITTO-MACAYA

Los japoneses no estaban muy interesados en la ballena que tradicionalmente había sido el objetivo de Macaya Hermanos: el cachalote o ballena de esperma. Su objetivo era capturar ballenas de barba para el consumo humano de carne. Un primer paso que diferenciaba el procesamiento de ambos grupos de cetáceos era que en las ballenas comestibles la cabeza no se separaba para ser trabajada por dos grupos diferentes. Los faenadores chilenos, que trabajaban con largos cuchillos de metal en forma de espátula, realizaban un largo corte desde la cola hasta la cabeza para retirar grandes trozos de la carne y estómago y vísceras de la ballena. Retiraban un gran pedazo del vientre, seguido de dos o tres grandes lomos, para comenzar a dar vuelta a la ballena con cadenas de forma de realizar la misma operación por el otro lado. Los japoneses en cambio, una vez descuartado el animal, por medio de garfios remolcados con huinches, se dedicaban a ir extrayendo pequeños cortes de carne con cuchillos manuales en forma de corvo y mango de madera, lo que volvía a estos instrumentos más manejables en espacios reducidos. Tales cortes redundaban en trozos pequeños de carne, que iban apilando en determinados lugares, en un proceso bastante más lento que el chileno. El número de japoneses que trabajaba en la planta oscilaba entre 10 o 15 personas por turno, entre los que se pueden distinguir tres grupos: los faenadores, los que ordenaban la carne extraída y los que ponían los pedazos de carne en las canaletas construidas para llevarlos a las balsas (Guerrero, 2012).

Los japoneses monopolizaron el espacio marítimo de caza con sus modernos barcos cazadores. Valentín Silva señala que había “tres buques balleneros

²³⁵ Informe sobre solicitud de ampliación de contingente para caza de ballenas en factoría terrestre de Chome, 5 de diciembre de 1967 [Expediente Decreto N° 7]. Fondo Ministerio de Agricultura, volumen 1767, Archivo de la Administración, Santiago de Chile.

²³⁶ Decreto N° 7, Ministerio de Agricultura, 2 de enero de 1968 [Expediente Decreto N° 7]. Fondo Ministerio de Agricultura, volumen 1767, Archivo de la Administración, Santiago de Chile.

y dos buques dedicados a la pesca [...] con los japoneses se aumentaron las ballenas cazadas, si Macaya en temporada de cuatro o cinco meses pescaba como 300 ballenas nomás, los otros pescaban caleta de ballenas en el período que estuvieron²³⁷. Los japoneses “pagaban mejor que los Macaya y cuando se fueron, los salarios bajaron y quedaron como antes²³⁸”.

Las operaciones conjuntas “se llevaron a cabo entre octubre de 1967 y marzo de 1968; las capturas involucraron ballenas de aleta, boba y cachalote. La carne de las ballenas de barba fue reservada al mercado japonés mientras que el aceite y otros productos fueron destinados al mercado nacional” (Pastene, 2014: 272).

El mismo Norifumi Yanagihara resume las operaciones balleneras desarrolladas por la Compañía Industrias Sudamericana Ltda. en Chome:

“En las operaciones balleneras fueron usados los cazadores japoneses RYUHO MARU, RYUHO MARU 3 y RYUHO MARU 5, dos cazadores de Macaya [JUAN IV y JUAN V] y el CHICHIBU MARU, buque con capacidad frigorífica arrendado a Nichiro Gyogyo Co. Las operaciones comenzaron el 26 de octubre de 1967 y se desarrollaron al suroeste de Chome, a unas 60 millas de la costa [...] dedicadas, hasta mediados de diciembre, a las ballenas de aleta y sei. [...] Luego se fueron moviendo gradualmente hacia el noroeste, en busca de ballenas Bryde [...] Por una serie de problemas con las autoridades chilenas²³⁹] el CHICHIBU MARU regresa a Japón el 12 de febrero de 1968 (cuarenta días antes de lo presupuestado), de modo que los cazadores se concentraron en la captura de cachalotes hasta el 18 de marzo. El número total de ballenas capturadas fue de 673, incluyendo 300 cachalotes. La producción fue de 4,200 toneladas [...]. Los resultados de las operaciones balleneras fueron bastante menores a los esperados y la campaña finalizó con un gran déficit de 700 millones de yenes. Los resultados tuvieron una seria influencia en la gestión de la empresa [refiriéndose a Nitto Whaling Co.]” (Yanagihara y Ohsumi, 2011).

²³⁷ Entrevista a Valentín Silva Monsalve. Chome, 22 de junio de 2012.

²³⁸ Entrevista a Fernando Silva. Talcahuano, 25 de junio de 2012.

²³⁹ Estos problemas se relacionan principalmente con un proyecto de desarrollar pesca de arrastre en Chile de la Nitto Whaling Co. que no fue aprobado (Yanagihara y Ohsumi, 2011).

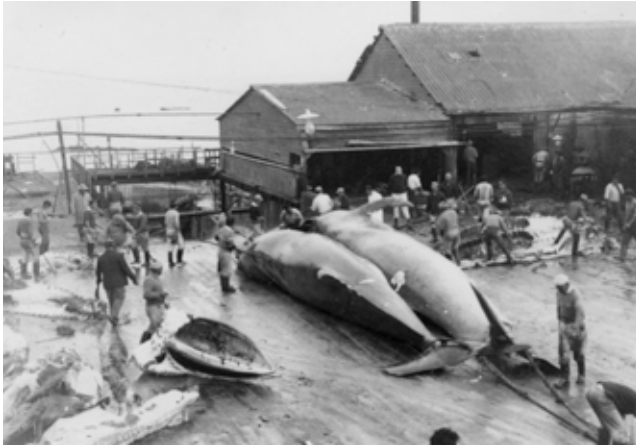


Figura 19. Japoneses de la empresa ballenera Nitto Hogeï y chilenos de la empresa balleneras Macaya Hermanos en la planta ballenera de Chome, 1968 (Takeuchi, 1989).



Figura 20. Transporte de carne de ballena de la planta de Chome al buque frigorífico japonés SHICHIFUKU MARU, de la empresa ballenera Nitto Hogeï, 1968 (Takeuchi, 1989).

Los resultados también fueron muy poco satisfactorios para Macaya Hermanos, que deja la empresa, cediendo “la totalidad de sus derechos y haberes en dicha sociedad a Promoción de Viviendas S.A. por 10.000 escudos, que cancela en este acto, en dinero efectivo”²⁴⁰.

²⁴⁰ Modificación Sociedad Compañía Industrias Sudamericana Ltda. *Diario Oficial* (Santiago), 7 de febrero de 1969.

LOS BUQUES JAPONESES DE LA NITTO

Los buques de Macaya Hermanos cazaron en toda la temporada 1966, con tres cazadores (JUAN III, IV y V), la cantidad de 213 ballenas, 203 cachalotes, 1 ballena franca y 9 rorcuales (4 de aleta, 3 sei y 2 azules)²⁴¹.

Los buques japoneses, por su parte, en solo cinco meses de operaciones lograron capturar 673 ballenas, 300 cachalotes y 373 rorcuales, 337 sei y 36 de aleta (Takeuchi, 1989). Indudablemente, eran mejores buques y su desempeño mucho más eficiente, pero estas cifras no aseguraban, por cierto, el éxito de las operaciones conjuntas.

En la Tabla 4 se aprecian las características técnicas de los cazadores japoneses, las que muestran su mayor tamaño y potencia de motor si las comparamos con las de los buques de Macaya Hermanos, representados en el JUAN V.

TABLA 4: ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS BUQUES JAPONESES ARRENDADOS A NITTO WHALING COMPARADAS CON LAS DEL JUAN V PARA OPERACIONES EN CHOME, 1967-1968

	Astillero País	Año	YN	Arqueo GRT/NRT	Dimensiones eslora/manga/puntal metros	Tipo Motor Constructor	Potencia HP
JUAN V ex SATSA	Smith's Dock Inglaterra	1936	1017	355/128	43,7/8,1/4,5	désel Smith's Dock	1.300
RYUHO MARU	Hayashikane Japón	1956	874	495/163	57,3/8,8/3,9	désel Hayashikane	2.700
RYUHO MARU N° 3	Hayashikane Japón	1959	932	429/136	57,2/8,8/4,0	désel Mitsubishi	3.000
RYUHO MARU N° 5	Hayashikane Japón	1961	957	471/138	57,2/8,8/4,1	désel Kobe Works	3.150

Fuente: Lloyd's Register of Shipping, Londres: Lloyd's, 1962.

Simbología

Año : Año de construcción del buque.

YN [yard number = número de construcción]. Corresponde al número de identificación que recibe el buque en el astillero donde es construido y forma parte de un sistema cronológico de numeración.

GRT [Gross Register Tonnage = Tonelaje Grueso]. Representa el volumen interno total de una embarcación. Una tonelada bruta de registro es igual a un volumen de 100 pies cúbicos (~2.83 m³).

NRT [Net Register Tonnage = Tonelaje de Registro o Neto]. Representa el volumen disponible que el buque tiene para llevar carga y/o pasajeros.

HP [Horse Power = caballo de fuerza]. Es una unidad de medida de la potencia de un motor, que corresponde aproximadamente a 735,5 watt.

²⁴¹ Whaling Statistics. International Whaling Commission, Cambridge, Inglaterra (gentileza de Cherry Allison).

TRABAJADORES DE QUINTAY EN CHOME

Es interesante señalar que algunos extrabajadores de la INDUS en Quintay fueron contratados por la empresa para seguir trabajando en Chome (Guerrero, 2012). José Barrios, uno de ellos, “señala que más de cuarenta personas se fueron desde Quintay a trabajar allí: ‘una micro llena’, y calcula en unos ciento sesenta los chilenos que trabajaron en Chome, entre los foráneos y los trabajadores de Macaya Hermanos”²⁴². Segundo Sepúlveda, en cambio, dice que no sumarían “más de doce o quince personas”²⁴³. Raúl Carvajal describe la planta ballenera de Chome como “mucho más chica y desordenada”, y subraya que no habían unidades especiales asociadas al procesamiento de la harina y los huesos, lo que provocaba que gran parte de los restos de la ballena, que en Quintay formaban parte de la materia procesable, fueran considerados desperdicios que se iban al mar, “se hacía mucho daño porque todo ese desperdicio de la ballena que sacaban cuando arreglaban los cortes, aquí los cocinadores los convertían en harina, allá los japoneses botaban todo eso al agua, viera usted cómo estaba el despelote al lado del barco”²⁴⁴.

Los trabajadores de Quintay no habrían sido muy bien recibidos por los trabajadores de Macaya, porque “querían ellos tener la prioridad, que fueran ellos los que trabajaran, y recibieron a gente de este lado del norte con piedras y papazos”²⁴⁵, cuando llegaron “nos agarraron a papazos cuando nos bajamos, papas por todos lados, porque les íbamos a quitarles la comida a las familias, que les íbamos a quitar la comida”²⁴⁶. La situación pronto se normalizó y pudieron trabajar juntos (Guerrero, 2012).

Las faenas se organizaron en la planta de Chome de una manera singular. El personal especializado en el descuartizamiento de la ballena y el envío del tocino y los otros restos a los cocinadores para obtener el aceite eran trabajadores de Macaya Hermanos. El personal chileno que vino del norte se dedicó a las tareas de transporte de la carne hacia las balsas, de los víveres, arpones

²⁴² Entrevista a José Barrios. Quintay, 12 de marzo de 2011.

²⁴³ Entrevista a Segundo Sepúlveda. Quintay, 13 de marzo de 2011.

²⁴⁴ Entrevista a Raúl Carvajal. Quintay, 15 de marzo de 2011.

²⁴⁵ Entrevista a Raúl Carvajal. Quintay, 15 de marzo de 2011.

²⁴⁶ Entrevista a Segundo Sepúlveda. Quintay, 13 de marzo de 2011.

y otros artículos de caza a los buques. Los japoneses se dedicaban a cortar la carne en trozos más pequeños. La planta era bastante más chica que la de Quintay. Incluso se dice que la rampla de izamiento de las ballenas apenas alcanzaba para un cachalote de tamaño medio, por lo que había que hacer esfuerzos excepcionales cuando les tocaba subir una ballena de barba de mayor tamaño. Los huesos tampoco eran procesados y quedaban amontonados transformándose en simple basura. Emelina Monsalve asegura que “eran muy pocos los faenadores japoneses que se veían en la rampla y que casi todos los japoneses en tierra se dedicaban al transporte de carne a las balsas y de ahí hasta el buque frigorífico”²⁴⁷.

La mayor parte de los oriundos de Quintay trabajaron en el buque frigorífico, el SHISHIFUKU MARU, aunque Raúl Carvajal trabajó en la zona de transporte de la carne desde la plataforma de descuartizamiento hacia el barco. El barco tenía entre 100 y 120 metros de largo, con una tripulación de unas 100 personas entre japoneses y chilenos, todos los que residían en el barco, contando los chilenos con habitaciones para ellos en la zona de la popa mientras que toda la tripulación japonesa dormía hacia la proa. En los comedores la comida era preparada por cocineros japoneses, pero se reunían por nacionalidad de uno u otro lado de las largas mesas (Guerrero, 2012: 70).

El JUAN III y el JUAN V quedaron “de para” en 1968, y solo quedó operativo el JUAN IV. Macaya Hermanos se vio obligada a comprar en 1969 los dos buques que le quedaban a la Compañía Industrial, los INDUS 17 e INDUS 19, después del cierre de sus plantas de Quintay y Bajo Molle y el cese de sus actividades balleneras, de modo que nuevamente la empresa quedó con una flota de tres naves, el JUAN IV, INDUS 17 e INDUS 19.

El INDUS 17 fue construido en 1945 por Smith’s Dock Co. Ltd., Middlesbrough, Inglaterra [# 1137], bajo el nombre de THORARINN, para A/S Bryde & Dahls (Thor Dahl), Sandefjord, Noruega. Con 361 GRT y 129 NRT, medía 138,4 pies de eslora, 26,4 pies de manga y 15 pies de puntal. Estaba impulsado por un motor a vapor, de triple expansión, con tres cilindros, que desarrollaba 1400 HP. Participó en las campañas antárticas del

²⁴⁷ Entrevista a Emelina Monsalve. Talcahuano, 26 de junio de 2012.

FI/FTHORSHAMMER entre 1945-1946 y 1951-1952. En 1952 fue transferido a A/S Thor Dahl, Sandefjord, Noruega. En 1958 funcionó como centro de entrenamiento para los nuevos reclutas de la flota de A/S Thor Dahl en la base de Thorøya, Sandefjord, Noruega. El 2 de abril de 1959 fue adquirido por la Compañía Industrial S.A., Valparaíso/Iquique, Chile y rebautizado como INDUS 17²⁴⁸. En octubre de 1968 fue transferido a la Compañía de Pesca y Comercio Macaya Hnos. y Cía. Ltda., Talcahuano, Chile. Deja de operar en el mes de junio de 1979 (Pastene, 1982). En 1983 es varado en la localidad de Los Chilcos, en caleta Chome²⁴⁹.

El INDUS 19 fue construido en 1949 por Harima SB Works Ltd., Aioi, Japón [# 446], bajo el nombre de SUDERØY XII para la empresa ballenera A/S Suderøy (Knut Knutsen OAS), Haugesund, Noruega. Con 539 GRT y 188 NRT, medía 169,6 pies de eslora, 29,7 pies de manga y 15, 6 pies de puntal. Tenía un motor a vapor, de triple expansión, con 3 cilindros, y una potencia de 1800 HP. Participó en las campañas antárticas del FI/F SUDERØY entre 1949-1950 y 1958-1959. En 1959 fue transferido a Norges Hvalfangsforbund, Sandefjord, Noruega. En agosto de 1960 es comprado por la Compañía Industrial S.A., Valparaíso/Iquique, Chile y denominado INDUS 19²⁵⁰. En octubre de 1968 es transferido a la Compañía de Pesca y Comercio Macaya Hnos. y Cía. Ltda., Talcahuano, Chile. Deja de cazar ballenas, debido al alto costo de operación, en 1975. En 1981, frente a Chome, “se abrieron las escotillas para hacer desaparecer la antigua embarcación bajo las aguas”²⁵¹.

A pesar de ser más modernos que los anteriores, estos buques ya tenían 20 años o más de servicio y no marcaron ninguna diferencia de relevancia en la flota ballenera de Macaya Hermanos.

²⁴⁸ www.teesbuiltships.co.uk/view.php?a1PageSize=20&year_built=&builder=5028&a1Order=Sorter_ship_list_bld_ref&a1Dir=DESC&a1Page=37&ref=170497&vessel=THORARINN

²⁴⁹ [Registro del Indus 17]. Registro de Naves Mayores, Libro N° 3, Archivo Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Plaza Sotomayor, Valparaíso.

²⁵⁰ www.skipshistorie.net/Haugesund/HAU203KnutKnutsenOAS/Tekster/HAU20319490300000%20SUDEROY%20XII.htm

²⁵¹ *Crónica* (Concepción), 24 de julio de 1981.

EL ÚLTIMO INTENTO... EL JUAN IX Y LA TAIYO FISHERIES

La situación de la empresa empeoró en la década de 1970, de modo que 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”²⁵². El JUAN IV se contruyó en 1947 y formó parte de la flota Macaya hasta 1979, llegando a ser el último de los barcos cazadores de la firma, ya que el INDUS 19 solo funcionó hasta 1975. Esta compra terminó por acentuar la crisis de la ballenera Macaya, debido a los importantes costos de mantenimiento y combustible de los barcos²⁵³, además de su dependencia de la factoría terrestre de Chome, lo que limitaba su radio de acción, y consecuencia de ello, la cantidad de ballenas cazadas. El bajo promedio de capturas registrado en los últimos años “obedece especialmente a la antigüedad del material de caza utilizado, por lo que la empresa está considerando reemplazar su actual flota para aumentar su eficiencia” (Maturana, Torres y Vargas, 1977: 11).

Su primera prioridad para resolver sus 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 cazaballenas, debido probablemente a la oposición del Gobierno japonés, decidieron “reemplazar uno de los viejos balleneros, por un cazador arrendado al exterior, arriendo que implica además la posibilidad de comprarlo a futuro”²⁵⁴.

²⁵² [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. Expediente Decreto 337, Fondo Ministerio de Agricultura, Volumen 2083. Archivo de la Administración, Santiago.

²⁵³ Recordemos que a principios de los años setenta el petróleo sufrió una de las alzas más importantes de su historia, cuadruplicando su valor en los primeros cuatro años de esta década. Este fue un problema mayor para Macaya Hermanos; además, el precio del aceite y de la harina iban a la baja de manera sostenida.

²⁵⁴ Carta de Macaya Hnos. & Cía. al director de la División de Pesca y Caza, Ministerio de Agricultura, Talcahuano, 6 de septiembre de 1976. Expediente Decreto 337, Fondo Ministerio de Agricultura, Volumen 2083. Archivo de la Administración, Santiago.

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”²⁵⁵. 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 31°S al 42°S, dentro de nuestro mar territorial [...] siendo el puerto de desembarque la caleta Chome, que es donde se encuentra nuestra factoría”²⁵⁶. Modifican luego el área de captura propuesta, señalando que, “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 20°S al 42°S”²⁵⁷.

Los ejecutivos de Macaya Hermanos establecieron 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 del país a nivel internacional, sino tener prioridad para adquirir la carne de las ballenas cazadas por Macaya. Las operaciones serían de responsabilidad absoluta de la empresa chilena.

La nave escogida finalmente²⁵⁸ fue el buque ORIENT MARU N°2, de la empresa pesquera japonesa Tokushima Suisan, que no estaba operando desde hacía algunos meses. De esta manera, la empresa Taiyo tenía la posibilidad de

²⁵⁵ [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. Expediente Decreto 337, Fondo Ministerio de Agricultura, Volumen 2083. Archivo de la Administración, Santiago.

²⁵⁶ Carta de Macaya Hnos. & Cía. a director de la División de Pesca y Caza, Ministerio de Agricultura, Talcahuano, 23 de septiembre de 1976. Expediente Decreto 337, Fondo Ministerio de Agricultura, Volumen 2083. Archivo de la Administración, Santiago.

²⁵⁷ Carta de Macaya Hnos. & Cía. a director de la División de Pesca y Caza, Ministerio de Agricultura, Talcahuano, 14 de marzo de 1977. Expediente Decreto 337, Fondo Ministerio de Agricultura, Volumen 2083. Archivo de la Administración, Santiago.

²⁵⁸ 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 realmente necesitaban. Entrevista a Eduardo Olguín, Santiago, 31 de marzo de 2017.

adquirir directamente un barco y también contaba con expertos y técnicos balleneros para adiestrar a los operadores chilenos. Sin embargo, no lo hizo²⁵⁹ sino que encargó la compra del barco a Taito Seiko Co., 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 escribieron una larga carta al ministro de Agricultura solicitando que no se les obligara “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”²⁶⁰. 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 solo extranjeros.

La solicitud fue aceptada y el Gobierno de Chile autorizó 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”²⁶¹. Las condiciones eran las siguientes: operar en la zona marítima comprendida entre los paralelos 20°S y 42°S, siendo el puerto de desembarque la caleta Chome; cazar no más de 500 ballenas 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.

Finalmente, se le pidió a la empresa Macaya destinar la carne de ballena para consumo humano preferentemente en el mercado interno del país.

²⁵⁹ El representante de Taiyo en Chile ha señalado que el motivo era evitar críticas de parte del gobierno de los Estados Unidos y de grupos activistas antiballeneros como Greenpeace. Entrevista a Hideo Otsuka, Tokio, 15 de octubre de 2017.

²⁶⁰ Carta de Macaya Hnos. & Cía. a Ministro de Agricultura, Santiago, 29 de agosto de 1977 [Expediente Juan 9]. Archivo Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Plaza Sotomayor, Valparaíso.

²⁶¹ Decreto Supremo No. 377, 1 de septiembre de 1977. *Diario Oficial* (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.

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 salida era Fukuoka, Japón. Era un buque con casco de acero, impulsado por un motor diésel de 8 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 puntal²⁶². Estaba propulsado por un motor diésel, tipo 4SA 8CY (310×380)²⁶³, de 1.680 NHP, fabricado también por Niigata Engineering Co. Ltd.²⁶⁴. El buque, botado en el mes de noviembre de 1967, fue el primero en usarse en la pesca de arrastre del abadejo²⁶⁵ en la zona del estrecho de Bering, labores que siguieron hasta que Estados Unidos estableció en 1976 una zona de conservación pesquera exclusiva de 200 millas contiguas al mar territorial²⁶⁶.

En 1976 el ORIENT MARU N° 2 fue 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. El barco fue registrado bajo bandera panameña y el 5 de enero de 1977 recibió una Patente Provisional de Navegación emitida por el cónsul general de la República de Panamá en Kobe, Japón²⁶⁷. El 8 de marzo de 1977 el barco fue clasificado y certificado por China Corporation

²⁶² Kanashiro, S. 1977. Copy of Ship's Registration Certificate [Orient Maru N° 2] Kyushu Maritime Bureau, Ministry of Transportation [Expediente Juan 9]. Archivo Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Plaza Sotomayor, Valparaíso.

²⁶³ Sigla que identifica un motor de cuatro tiempos, de acción simple, con 8 cilindros, cada uno de 310x380 mm.

²⁶⁴ *Register of Ships*, Volumen M-Z. Londres: Lloyd's Register of Shipping. 1976.

²⁶⁵ El abadejo de Alaska [*Theragra calycogramma*] 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 kg. 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].

²⁶⁶ Magnuson-Stevens Fishery Conservation and Management Act. U.S. Public Law 94-265, 13 de abril de 1976.

²⁶⁷ Patente Provisional de Navegación N° 7107-PEXT. Dirección Consular y de Naves, Marina Mercante Nacional de la República de Panamá. Kobe, 5 de enero de 1977 [Expediente Juan 9]. Archivo Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Plaza Sotomayor, Valparaíso.

Register of Shipping en el muelle de Shizuura, Numazu, Japón²⁶⁸. La empresa Macaya Hermanos obtuvo el buque mediante un sistema de arriendo por tres años, el mismo período por el que fue autorizada a operar con un buque de bandera extranjera, en este caso panameña²⁶⁹.

El 16 de febrero de 1981 la empresa solicitó la matrícula del JUAN IX²⁷⁰, pero fue inscrito recién el 31 de enero de 1983, con el N° 2342 en el Registro de Naves Mayores de la Armada de Chile²⁷¹. El arqueo del buque fue de 365,20 toneladas gruesas y 140,04 toneladas netas, y sus dimensiones fueron las mismas de los clasificadores japoneses²⁷². 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 accionada por un motor diésel con turbo cargador, enfriado por aire, modelo 8 MG 31 X, de 8 cilindros en línea y 1680 HP. El buque usa petróleo como combustible y su capacidad es de 273,42 m³²⁷³. Era considerado un buque “pesquero de arrastre, adaptado a ballenero”²⁷⁴.

El barco fue vendido en 1986 a Alfredo Foster Moreno, quien lo transfirió en 1987 a la empresa Pesquera Trinidad S.A.²⁷⁵. Los ejecutivos de la empresa señalan que la nave “fue adquirida y fondeada en el lugar donde hoy permanece”, es decir, en el puerto de Coronel, y que su última navegación habría ocurrido

²⁶⁸ Certificate of Class N° 8-77-18, Numazu, Japón, 8 de marzo de 1977. China Corporation Register of Shipping. [Expediente Juan 9]. Archivo Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Plaza Sotomayor, Valparaíso.

²⁶⁹ Decreto Supremo No. 377, 1 septiembre de 1977. *Diario Oficial* (Santiago), 16 de septiembre de 1977.

²⁷⁰ Carta de Macaya Hnos. & Cía. a Director General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Talcahuano, 16 de febrero de 1981 [Expediente Juan 9]. Archivo Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Plaza Sotomayor, Valparaíso.

²⁷¹ [Registro del Juan 9]. Registro de Naves Mayores, Libro N° 11, Archivo Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Plaza Sotomayor, Valparaíso.

²⁷² Certificado de Arqueo, Marina Mercante Nacional, Barco Juan 9. Valparaíso, 25 de septiembre de 1980. [Expediente Juan 9]. Archivo Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Plaza Sotomayor, Valparaíso.

²⁷³ 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. [Expediente Juan 9]. Archivo Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Plaza Sotomayor, Valparaíso.

²⁷⁴ [Registro del JUAN 9]. Registro de Naves Mayores, Libro N° 11, Archivo Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Plaza Sotomayor, Valparaíso.

²⁷⁵ [Registro del JUAN 9]. Registro de Naves Mayores, Libro N° 11. Archivo Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Plaza Sotomayor, Valparaíso.

durante el mes de junio de 1986, “de acuerdo a anotaciones en la bitácora de máquinas del JUAN IX”²⁷⁶. El barco, fondeado en el muelle del puerto de Coronel, se transforma, a fines de 1986, en un pontón maestranza²⁷⁷.

El 18 de octubre de 1990, mientras se trasvasiaba el combustible desde el pesquero MARÍA VICTORIA II a los estanques del JUAN IX, se declaró un incendio a bordo²⁷⁸, 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” (Vargas Sáez, 2000: 597).

LAS OPERACIONES DEL JUAN IX

Un estudio encargado por el Gobierno de Chile asegura que “es posible continuar en aguas territoriales chilena la caza de las especies ballena boba [sei] y cachalote, sin producir deterioros en los stocks existentes” (Maturana, Torres y Vargas, 1977: 26), lo que fundamenta el permiso otorgado a Macaya Hermanos para cazar por tres años hasta 500 ejemplares anuales de cachalotes y ballenas sei²⁷⁹.

Según Héctor Macaya, si bien formalmente 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 solamente se encargaban de hacer zarpar el

²⁷⁶ Carta Pesquera Trinidad S.A. a Capitán de Puerto de San Vicente, Talcahuano, 6 de junio de 1988. 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.

²⁷⁷ Tal vez la fecha exacta puede simbolizarse en el desembarco de Juan Cuevas, auxiliar de máquinas del JUAN IX, 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.

²⁷⁸ 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).

²⁷⁹ Decreto Supremo N° 377, 1 de septiembre de 1977. *Diario Oficial* (Santiago), 16 de septiembre de 1977.

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 que “buscamos de Iquique hacia adentro como 1.000 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”²⁸⁰. Armando Flores recuerda que navegaron hasta el límite con el Perú y que habrían fondeado dos veces en la isla Robinson Crusoe²⁸¹. En estos casos la carne se descargaba en Valparaíso en vez de San Vicente.

Los testimonios concuerdan en que a veces 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”²⁸².

Héctor agrega que “cuando se cazaba una ballena se echaba al tiro arriba porque si se demora mucho la carne se pierde, se amarra arriba y se seguía buscando y la gente seguía trabajando igual”²⁸³. El exgerente de la empresa Macaya informó que, por razones de logística, solo una o dos ballenas podían ser procesadas a bordo en un día²⁸⁴.

Sixto señala que los períodos de caza mar adentro eran bastante extensos, pues duraban de 20 a 25 días. El procesamiento de las ballenas a bordo lo ejecutaban chilenos que contaban con la experiencia del trabajo de descuartizamiento en la planta de Chome. Los japoneses adiestraron a los chilenos 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, y luego la carne se trozaba en unidades relativamente pequeñas, de unos 50 cm, comparadas con los trozos más grandes que se sacaban de los

²⁸⁰ Entrevista a Héctor Macaya. Talcahuano, 25 de enero de 2012 (Guerrero, 2014: 248).

²⁸¹ Entrevista a Armando Flores. Chome, 15 de febrero de 2013.

²⁸² Entrevista a Sixto Jorquera. Chome, 15 de febrero de 2013 (Pizarro, 2014: 49).

²⁸³ Entrevista Héctor Macaya. Talcahuano, 25 de enero de 2012 (Chapanoff, 2013: 46).

²⁸⁴ Entrevista a Eduardo Olgún. Santiago, 31 de marzo de 2017.

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, el buque se reabastecía de combustible y volvía a salir.



Figura 21. Arponeo a una ballena desde el JUAN IX, c. 1978 (gentileza de Luis Pastene).

Para nuestros entrevistados la asociación comercial entre las empresas Taiyo y Macaya no está completamente clara. Héctor asegura que su sueldo era cancelado por Macaya Hermanos, al igual que el de toda la tripulación chilena. Viviana Macaya señala que ellos les vendían la carne a los japoneses y que estos a su vez aportaban con tecnología y personal especializado (Guerrero, 2014). Héctor Macaya, 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”²⁸⁵.

²⁸⁵ Entrevista a Héctor Macaya. Talcahuano, 15 de agosto de 2012 (Guerrero, 2014: 282).

Los testimonios de los entrevistados tienden a ser difusos sobre la extensión de la permanencia del personal japonés a bordo del JUAN IX, pues mientras algunos sugieren 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 en que compraron el barco en 1980, fecha que coincide con el período límite en el decreto original que permitía la caza de un máximo de 500 ballenas anuales por un período de tres años. Héctor dice que no socializaban mucho con los japoneses más allá del trabajo, y que solo ocasionalmente compartían juntos por un rato (Guerrero, 2014).

Hideo Otsuka, 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 resultó mucho menor que el originalmente planificado de 500 animales anuales. El mismo ejecutivo informó que una vez que el personal de la empresa Taiyo se retiró de la operación, personal japonés dirigido por la empresa Fuji Suisan continuó las operaciones balleneras con los Macaya hasta 1983²⁸⁶.

Entre 1977 y 1981 el JUAN IX capturó un total de 350 ballenas, entre ellas 16 cachalotes (Pastene, 1982), con un promedio anual de 70 ejemplares.

Víctor Silva señala que “después se fueron [los japoneses], después se quedaron trabajando los capitanes de aquí, de los Macaya [...], después que terminó la caza, este barco [JUAN IX] siguió trabajando de arrastre, lo adaptaron para rastrear porque actualmente ese barco era rastrero, no era ballenero”²⁸⁷.

¿UNA RECONVERSIÓN POSIBLE? EL PESQUERO DE ARRASTRE JUAN VIII.

Considerando una inminente moratoria para la caza comercial de ballenas, que Chile ratificó en 1982, Macaya Hermanos decidió concentrarse en la pesca de alta mar y adquirió un buque pesquero de arrastre que recibió el nombre de JUAN VIII. Pese a ello, la ansiada transformación no sucedió y la compra de este buque acentuó la crisis que terminó sellando el destino de la última ballenera chilena en operaciones.

²⁸⁶ Entrevista con Hideo Otsuka. Tokio, 15 de octubre de 2017.

²⁸⁷ Entrevista a Víctor Silva. Talcahuano, 15 de agosto de 2012 (Guerrero, 2014: 246).

Este buque fue adquirido a fines de 1979 a Lotus Enterprises Inc., de Panamá, en US\$ 380.000, suma que se pagará en cinco cuotas anuales²⁸⁸.

El JUAN VIII era un buque con casco de acero, construido en 1968 por Narazaki Shipbuilding Co., de Muroran (Hokkaido, Japón), para Kanefuji Fisheries Co., de Hakodate (Hokkaido, Japón) bajo el nombre de SHUNYO MARU N°18²⁸⁹. El buque tenía 499,91 GRT y 228,88 NRT, medía 49,15 m de eslora, 9,50 m de manga y 4,10 m de puntal²⁹⁰. Su bodega principal para pescado tenía una capacidad de 446 m³ y también posee una bodega refrigerada de 43 m³. Estaba equipado con un huinche de arrastre Setozaki de 10 toneladas impulsado por dos motores eléctricos Meiden de 110 kW con el sistema Ward Leonard. Su velocidad de arrastre era de 90 m por minuto y su motor principal es un Akasaka modelo Uz63S, que desarrollaba 1.600 HP a 280 rpm, de cuatro ciclos y seis cilindros, con una hélice Kawasaki de tres hojas con una velocidad máxima de 13,7 nudos (Hiul, 1972: 165-166). La nave fue construida para desarrollar operaciones de pescado fresco, pues tenía una bodega solo parcialmente refrigerada²⁹¹. No sabemos cómo se transfirió el buque de Kanefuji Fisheries a Lotus Enterprises. El buque fue inscrito el 17 de febrero de 1981 en el RMMN con el N° 2255 bajo el nombre de JUAN N° 8, con 601,49 TG y 229,12 TN, y destinado a la pesca industrial²⁹².

El interés de Macaya Hermanos era dedicar el JUAN VIII a la pesca y la venta del pescado congelado. Raimundo Silva, una de las personas que presencié este intento de reconversión, comenta:

“Le autorizaron a traer un barco pesquero, un pesquero de primera categoría, el JUAN VIII. Lo fuimos a buscar a Japón. Me tocó ir, dentro de los cuatro chilenos que fuimos. El barco era de primera categoría; venían nueve

²⁸⁸ El valor total del buque, incluidos los intereses, alcanzó los US\$ 542.450. Agreement between Lotus Enterprises Inc. & Macaya Hermanos y Cía. 13 de diciembre de 1979. Expediente JUAN VIII. Archivo Oficina de Registro de Naves Mayores, Directemar, Valparaíso.

²⁸⁹ Lloyd's Register of Shipping, 1976.

²⁹⁰ M/S JUAN N°8 (SHUNYO MARU N° 18), Survey Report, Nippon Kaiji Kentei Kyokai, 7 de febrero de 1980. Expediente Juan VIII. Archivo Oficina de Registro de Naves Mayores, Directemar, Valparaíso.

²⁹¹ SHUNYO MARU N°18. *Fishing News International*, 18: 82. 1969.

²⁹² Matrícula Nave JUAN VIII. Registro de Naves Mayores, Libro N° 10 (2218-2312). Archivo Oficina de Registro de Naves Mayores, Directemar, Valparaíso.

japoneses para enseñarles a los chilenos, pero eran 39 las personas que andábamos ahí; no lo dejaron trabajar al congelado en Chile, siendo dueños los chilenos. Iban a trabajar el 70%, mientras aprendían para que fueran el 100%. Y no lo dejaron trabajar, lo dejaron trabajar al fresco y al fresco el barco trabajaba a pérdida”²⁹³.

La negativa de las autoridades se debió, al parecer, a que el barco solo congelaba parcialmente, pues fue construido para trabajar al fresco. Fernando Silva complementa el testimonio de su hermano señalando que “era el momento para haberse cambiado de rubro, de la caza de ballenas a la pesca; el barco venía preparado para congelar el pescado, para procesarlo en el mismo barco y más encima que tenían un comprador: los japoneses le compraban todo el pescado congelado”²⁹⁴.

La imposibilidad de trabajar con pescado congelado y el alto consumo de combustible del JUAN VIII (330 litros por hora), terminaron por clausurar la ansiada reconversión: “Llegamos derechito al hoyo otra vez. Y no lo permitieron, y no lo permitieron, tuvieron que arrendárselo a una empresa media chica, lo llevaron para el sur, por allá lo dejaron en panne y entraron a perderlo”²⁹⁵. Para los hermanos Silva, esta iniciativa de trabajar como pesqueros, pero con un sello exportador de la producción, hubiese sido el camino que las autoridades de la época deberían haber apoyado para la sobrevivencia de la empresa Macaya. Es decir, quedó la sensación de que las autoridades chilenas cerraron las puertas tanto para la caza de ballenas como para la reconversión hacia la pesca: “No los dejaron hacer ninguna de las dos cosas, murió por un lado y después por el otro”²⁹⁶.

²⁹³ Entrevista a Raimundo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

²⁹⁴ Entrevista a Fernando Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

²⁹⁵ Entrevista a Raimundo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.

²⁹⁶ Entrevista a Raimundo Silva. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.



Figura 22. Especialistas japoneses en el JUAN VIII durante un crucero de avistamiento de cetáceos, 1982 (gentileza de Luis Pastene).

LA AGONÍA

La Convención Internacional para la Regulación de la Caza de la Ballena suscrita el 2 de diciembre de 1946 en Washington DC, fue aprobada por Chile en 1979, reconociendo la vigencia de sus disposiciones²⁹⁷. Se fijó así para el año 1981 “una cuota de captura máxima permisible de 75 cachalotes o ballenas esperma, en aguas jurisdiccionales chilenas”²⁹⁸. En la década de 1980 la única empresa que aún cazaba ballenas en el país era Macaya Hermanos. La compañía obtuvo una autorización especial del Gobierno de Chile para realizar en 1981 “faenas de caza de ballenas esperma con la nave JUAN IX, bajo pabellón nacional, en la zona marítima jurisdiccional comprendida entre los paralelos 28° y 42° Sur”. Los cachalotes debían “ser procesados en la planta que opera en caleta Chome”²⁹⁹.

²⁹⁷ Decreto Ley N° 2700, 13 de junio de 1979, Ministerio de Relaciones Exteriores. *Diario Oficial* (Santiago), 27 de junio de 1979.

²⁹⁸ Decreto N° 214, 13 de mayo de 1981. Subsecretaría de Pesca, Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. *Diario Oficial* (Santiago), 16 de junio de 1981.

²⁹⁹ Resolución N° 211, 25 de junio de 1981. Subsecretaría de Pesca, Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. *Diario Oficial* (Santiago), 23 de julio de 1981.

El Mercurio de Santiago titula el 21 de junio de 1981 que “Chile puede cazar sólo 75 ballenas este año”. En el desarrollo de la noticia se menciona que esta cantidad “es inferior en cincuenta por ciento a lo que se autorizó para nuestro país en la temporada anterior” y que las cuotas las fija la CBI “en base a los antecedentes aportados por cada país, de acuerdo a sus propios estudios, en los que también participa Chile”. Las cuotas mayores corresponden a Japón y a la Unión Soviética, países “que poseen poderosas flotas de buques cazadores y gigantescas factorías flotantes, lo que les permite una gran autonomía para operar lejos de sus bases, por largo tiempo”. La única empresa afectada con esta medida es Macaya Hermanos, que “cuenta con dos buques-cazadores, el INDUS 17 y el JUAN IX”, que operan entre Quintero y la isla Mocha, con su base de operaciones en San Vicente. La compañía “ha capturado alrededor del 55% de la cuota que le fue asignada y cada pieza [ha sido] procesada en la factoría de Chome”³⁰⁰.

Las estadísticas “oficiales” nos indican que la empresa Macaya Hermanos cazó 64 cachalotes entre los meses de enero y junio de 1981 (Maturana, 1982). Pastene plantea, en cambio, que los ejemplares capturados fueron realmente 84 ballenas sei/Bryde (1982: 76).

En 1981, en el marco de la 33^o Reunión Anual de la Comisión Ballenera Internacional, el Gobierno de Chile informó que, aunque no indica una fecha específica, ya “no cazará más ballenas”³⁰¹. La empresa Macaya Hermanos solicita en agosto de ese mismo año a las autoridades poder cazar la cuota de 188 ballenas de Bryde, asignada por la CBI (Chile ya era miembro de esta organización) para el stock del Pacífico Sur Oriental, pero el Gobierno le niega dicho permiso argumentando erróneamente que la ballena de Bryde del Pacífico Sur Oriental estaría localizada en un sector diferente al determinado oficialmente por la CBI en 1980³⁰². Debido a esta disposición legal, la empresa Macaya no puede cazar ballenas durante el año 1982, pero decide financiar un crucero de avistamiento a bordo del JUAN VIII, realizado en el

³⁰⁰ *El Mercurio* (Santiago), 21 de junio de 1981.

³⁰¹ *Chairman's Report of the Thirty-Third Annual Meeting, Thirty-Second Report of the International Whaling Commission*, pp. 17-42 Cambridge: The Red House. 1982.

³⁰² Decreto N° 354, 23 de octubre de 1981 (Pastene, 1982: 24).

mes de febrero de 1982, en el que participa un equipo de la Universidad de Concepción, cuyo principal objetivo era confirmar la presencia de ballena de Bryde en aguas cercanas a la planta de Chome.



Figura 23. Subiendo una ballena a bordo del JUAN IX, c. 1978 (Pastene, 2014).

En ese mismo julio de 1981 la empresa Macaya Hermanos realizó un gesto de gran contenido simbólico. En un titular en primera página, el diario *Crónica* de Concepción anuncia que Macaya hundió un ballenero:

“La firma Macaya Hermanos, única empresa dedicada a la caza de la ballena en Chile, hundió el barco ballenero INDUS 19 que había sido construido en 1945, señalando así la muerte simbólica de la actividad a la que se dedicaron durante muchos años. La nave fue llevada a remolque por el pesquero JUAN 9, comprado a los japoneses, y a la cuadra de Chome se abrieron las escotillas para hacer desaparecer la antigua embarcación bajo las aguas. El barco se hundió con la bandera chilena a tope, la operación fue autorizada por la Gobernación Marítima, según trascendió. El INDUS 19, por el alto costo de su mantenimiento,

ya no resultaba operativo y se decidió hundirlo simbólicamente. La empresa se dedicará ahora a la pesca de arrastre con sus barcos JUAN 9 y JUAN 8, barcos transformados especialmente para estas funciones. De ese modo, se evitará la cesantía que habría significado el ocaso de las expediciones de caza de ballenas, se dijo en fuentes de la empresa. Como se informó ampliamente, a partir del 31 del presente mes Chile suspenderá la caza de cetáceos, de acuerdo a disposiciones de la Subsecretaría de Pesca³⁰³.

El primer punto relevante es el reconocimiento explícito que hace la empresa del estado de sus buques, de su “alto costo de mantenimiento”, que hace imposible su operación en términos comerciales. El segundo punto es el convencimiento de que existe de la necesidad de reconvertir la empresa desde la caza de ballenas a la pesca de arrastre de alta mar, para lo que cuenta con los buques, el JUAN VIII y el JUAN IX, con el fin de evitar la segura cesantía de los trabajadores de la empresa. Ambas naves eran originalmente pesqueros de arrastre. El tercer punto tiene que ver con que la decisión concreta de prohibir la caza en 1981 no es de la CBI sino del Gobierno de Chile, probablemente presionadas sus autoridades por otros países tales como los grandes socios comerciales de Chile en ese momento, Estados Unidos y el Reino Unido.

Finalmente, en mayo de 1983 el JUAN IX deja de cazar ballenas y comienza a ser usado como pesquero de alta mar³⁰⁴.

Como indica Carla Andrade (2014: 86-87), el cierre de la planta ballenera es concebido como un episodio abrupto e inesperado: “La cantidad de ballenas no parecía menguar e incluso había gente trabajando cuando llegó el anuncio que debían cerrar la planta”. Los testimonios señalan que “el negocio de los Macaya estaba en declive, que incluso habían tenido que vender algunos barcos para saldar sus deudas” luego de la retirada de la Nitto, pero algunas personas lo vieron como “un golpe tremendo a la comunidad”. Lo que se decía respecto de la posible extinción de las ballenas no era cierto: “Había muchas ballenas, eso de que se estaban terminando fue porque pusieron que no había que cazarlas más”³⁰⁵.

³⁰³ *Crónica* (Concepción), 24 de julio de 1981.

³⁰⁴ No tenemos muchos datos sobre este nuevo uso del JUAN IX, pero sospechamos que, en general, no fue muy exitoso.

³⁰⁵ Entrevista a Ruth Silva. Chome, 23 de abril de 2013 (Andrade, 2014).



Figura 24. Los buques JUAN VIII, JUAN IX e INDUS 17 en el puerto de San Vicente, 1981 (gentileza de Luis Pastene).

El cierre de la ballenera se percibe “como un proceso comandado por fuerzas externas, que poco tuvo que ver con la escasez o con el modo como se estaban haciendo las cosas en Chome”. Don Domingo Silva cuenta que los trabajadores de la ballenera esperaban que “los Macaya pidieran una cuota de caza como los japoneses, sin embargo, no hicieron nada, incluso vendieron todos los fierros de la fábrica, no dejaron nada”³⁰⁶.

³⁰⁶ Entrevista a Domingo Silva. Chome, 25 de abril de 2013 (Andrade, 2014).

FINAL

El fin de la caza de ballenas en Chome se relaciona, indudablemente, con la moratoria establecida por la Comisión Ballenera Internacional, aunque no es el único factor que debemos considerar. En este punto nos interesa reflexionar sobre las narrativas relacionadas con la moratoria que circula en los medios de prensa, principalmente de Chile. Las *narrativas* son formaciones discursivas que podemos entender como representaciones de una serie o secuencia de eventos. Una narrativa es una forma de contar, a menudo con palabras escritas o dichas, algo que sucedió, una historia: la narrativa no es la historia sino su relato (Rudrum, 2005). Las narrativas seleccionan algunos elementos, dejan fuera otros, y los ordenan dándoles un significado: crean historia (Kreiswirth, 2000).

LA MORATORIA

El 22 de julio de 1981 el diario *El País* de Madrid indicaba en un titular: “Rechazada una moratoria indefinida sobre la caza de ballenas”. Se menciona que “Estados Unidos y el Reino Unido fracasaron ayer, por tercer año consecutivo, en su intento de hacer aprobar una moratoria indefinida sobre la caza de ballenas en la reunión de la Comisión Internacional de caza de estos mamíferos que, con representantes de treinta países, tiene lugar estos días en Brighton, en la costa sur inglesa”. La propuesta necesitaba el 75% de los votos para ser aprobada y fue derrotada por 16 votos a favor, 3 abstenciones y 8 votos en contra. Estos votos fueron de “Corea del Sur, Chile, Islandia, Japón, Noruega, Perú, la Unión Soviética y España, que tienen grandes intereses en la industria ballenera”³⁰⁷. El rechazo era a una moratoria total e indefinida.

En cambio, el diario *El Sur* de Concepción informa en su titular: “Chile se abstendrá de cazar ballenas”, decisión que “rige a contar de ayer y la firma Macaya Hermanos deberá acatarla”. Se informa que el Gobierno de

³⁰⁷ *El País* (Madrid), 22 de julio 1981.

Chile anunció “ayer en Brighton, Inglaterra, ante una sesión plenaria de la Comisión Ballenera Internacional, que nuestro país a contar de este momento se abstendrá de cazar [...] el más grande y magnífico mamífero que puebla actualmente la tierra”. Roberto Verdugo Gormaz, subsecretario regional de Pesca, agrega que “Macaya Hermanos, la única empresa chilena dedicada a esta actividad, con sede en Talcahuano, debería acatar tal decisión”³⁰⁸. En esta oportunidad se destaca el aviso que realiza el país, a pesar de votar en contra de la moratoria, que no cazará más ballenas.

La moratoria de la caza comercial de ballenas se estableció al año siguiente, el 23 de julio de 1982, durante la realización de la 34^o Reunión Anual de la Comisión Ballenera Internacional (CBI), en Brighton, Reino Unido, la que debía hacerse efectiva, a más tardar, en 1986. Lo que se aprobó en esa oportunidad fue lo siguiente: “Los límites de captura para la matanza con propósitos comerciales de todas las poblaciones de ballenas para la temporada costera 1986 y pelágica 1985/86 y de ahí en adelante, será de cero”. La Comisión realizaría en 1990 “una evaluación exhaustiva de los efectos de esta decisión en las poblaciones de ballenas y considerará la modificación de esta disposición y el establecimiento de otros límites de captura”³⁰⁹.

Esta situación es transmitida, en forma profusa y visible, por la prensa de la época. *El Mercurio* de Santiago titula el 20 de julio de 1982 en primera página: “Voto contra la caza de ballenas” e indica que “los países que tratan de que se prohíba la caza de la ballena obtuvieron una importante victoria parcial en su campaña de diez años al aprobar el Comité Técnico de la Comisión Ballenera Internacional un proyecto de resolución en ese sentido”. El anteproyecto “fue aprobado por votación de 19-6, con nueve abstenciones y cuatro delegaciones ausentes”. Agrega que Estados Unidos “ha estado a la cabeza de los países que han venido pidiendo, por razones humanitarias”³¹⁰, que se prohíba la caza de ballenas en aguas internacionales”. Chile fue uno de

³⁰⁸ *El Sur* (Concepción), 22 de julio 1981.

³⁰⁹ Chairman’s Report of the Thirty-Fourth Annual Meeting. *Thirty-Third Report of the International Whaling Commission*, pp. 20-42 Cambridge: The Red House. 1983.

³¹⁰ Invocar “razones humanitarias” para la moratoria es una declaración que merece destacarse, pues no tiene tanto que ver con la posible extinción de algunas especies de ballenas, como lo plantean algunos conservacionistas, sino con que el acto de matarlas “no es humano”.

los países que se abstuvieron³¹¹. René Maturana, subsecretario de Pesca del Gobierno de Chile, señala que “la única ballenera existente dejó de cazar el año pasado, cuando cumplió la cuota de cachalotes que se le había fijado en 1979 para una temporada de tres años”³¹². La sesión plenaria de la CBI vota en favor “de una gradual limitación en la caza de ballenas hasta alcanzar el nivel de veda permanente en 1986”. Se propone que “las cuotas asignadas a diferentes países para la captura de los cetáceos lleguen a nivel cero dentro de tres años”. La decisión, “adoptada por 25 votos a favor, 7 en contra y 5 abstenciones”, fue recibida “con enorme satisfacción entre los sectores conservacionistas, que durante años han realizado infinidad de campañas contra la caza y comercialización de la ballena”. Uno de estos dirigentes conservacionistas expresa: “No creo que vayamos a perder ninguna de las especies de ballenas en un lapso de tres años; el peligro de extinción ha desaparecido”. Chile se abstuvo en las votaciones³¹³.

El diario *La Tercera* de Santiago informa que en febrero de 1982 se realizó un crucero de avistamiento de cetáceos “bajo el auspicio de la firma Macaya Hermanos y Compañía y la dirección científica del investigador de la Universidad de Concepción, Dr. Víctor Ariel Gallardo [... realizado] a bordo del barco de arrastre JUAN VIII, cubriendo 1.119 millas de avistamiento efectivo”. Consigna que se observaron 65 cetáceos mayores, “incluyendo 35 ballenas esperma o cachalotes, 25 ballenas de Bryde (que se suponía no existían en estas latitudes), 2 ballenas azules, otras 2 sei y una ballena minke”. El diario señala también que “la industria ballenera Macaya, la única del país, tiene su factoría en Chome, Talcahuano, y el hallazgo de la ballena de Bryde en su área de trabajo resulta de gran importancia para su industrialización”. Termina indicando que “hasta el momento de realizar el crucero la actividad en Chome estaba semiparalizada a la espera del informe científico de la existencia de la especie; ahora que se ha comprobado su abundancia, la decisión de uso de la cuota queda en manos de la Subsecretaría de Pesca”³¹⁴.

³¹¹ *El Mercurio* (Santiago), 20 de julio de 1982.

³¹² *El Mercurio* (Santiago), 21 de julio de 1982. Esta declaración no es correcta, ya que el permiso se había otorgado en 1977, por tres años, pero para cazar no solo cachalotes sino también ballenas sei.

³¹³ *El Mercurio* (Santiago), 24 de julio de 1982.

³¹⁴ *La Tercera* (Santiago), 5 de septiembre de 1982.

En marzo de 1983 el Gobierno autorizó a la empresa Macaya la captura de 30 ejemplares de ballena Bryde para la temporada costera de 1983³¹⁵. Basado en ese decreto anterior el JUAN IX capturó en abril de 1983 las últimas ballenas en Chile, tres ballenas Bryde y una ballena de aleta, cazada por error. Las ballenas cazadas no fueron subidas a bordo ni tampoco su carne congelada. Fueron transportadas a la caleta de Chome para su procesamiento y estudio por parte de investigadores de la Universidad de Concepción (Pastene, 2014).

NARRATIVAS BALLENERAS

En 1982 el diario *El Mercurio* de Santiago publicó un completo reportaje donde se estructura una interesante narrativa relacionada con la caza de ballenas, basada en los estudios y opiniones de Eduardo Reyes, periodista y divulgador científico, capitán del buque oceanográfico EXPLORADOR de la Universidad de Chile entre 1961 y 1972.

Reyes señala que el objetivo original de la Comisión Ballenera Internacional “fue establecer un desarrollo ordenado de la industria [ballenera] en base a la conservación de los cetáceos”, pero pronto “ambos objetivos quedaron desvirtuados por el defectuoso sistema de cuotas de caza y la tendencia de la economía de escala a procesar cada vez mayor cantidad de animales para justificar costos crecientes de las expediciones”. Con el fin de proteger los recursos pesqueros frente a sus costas, entre ellos las ballenas, Chile, Perú y Ecuador “dispusieron un reglamento de caza marítima común para la zona de las 200 millas, excluyendo la intromisión de naves foráneas, [... instalando] medidas de investigación y control de la actividad ballenera”. Por ejemplo, “prohibieron el empleo de buques factoría”. En los años setenta Chile y Perú decidieron ingresar a la CBI, respondiendo “a una presión internacional para que no quedaran países al margen del organismo”. Sin embargo, la CBI “empezó a recibir una fuerte influencia de países que propician la veda total para la ballena, [... países] que desean convertir a los cetáceos en ‘monumentos de la naturaleza’”. En su opinión, el ingreso de Chile al organismo internacional

³¹⁵ Decreto N°50, 23 de marzo de 1983. *Diario Oficial* (Santiago), 15 de abril de 1983.

“parece resultar contrario a los intereses marítimos del país”, incluso considera que se ha hecho “una interpretación exagerada de las disposiciones de la CBI”: donde se indica que se prohíbe “la caza pelágica con buques fábrica”, se interpreta que “la prohibición es total, incluso para operar con factoría terrestre, a la que podrían llevarse a remolque las ballenas capturadas por los buques cazadores de autonomía más bien costera”³¹⁶. Cuando la moratoria es un hecho y la última ballena ya se había cazado en Chile, Reyes señala que “si algún día se intenta reactivar la industria ballenera en el desarrollo de los intereses marítimos de Chile, el legado de conocimientos científicos deberá fundamentar un mejor manejo ecológico y económico de esta actividad que hoy se encuentra congelada”³¹⁷.

Una mirada diferente sobre la temática ballenera se había comenzado a configurar en el país durante esos años. Debido a la autorización otorgada por el Gobierno de Chile para cazar hasta 500 cetáceos anuales surgen voces que se oponen a la medida. Juan Grau, del Instituto de Ecología, condena la medida y expresa que Chile “debería defender esta especie que se encuentra en extinción y suscribir una petición mundial de una moratoria de diez años para permitir la reproducción del cetáceo”³¹⁸. Godofredo Stutzin se pregunta si se han ponderado las consecuencias que para Chile tendrá esta disposición: “¿Se ha pensado en que este paso importa un franco desafío a la política que en esta materia siguen los Estados Unidos y otros países importantes para nuestros planes de desarrollo? ¿Se ha tomado en consideración la reacción desfavorable hacia nuestro país que esta medida provocará en las poderosas organizaciones internacionales empeñadas en impedir la extinción de los cetáceos?”³¹⁹.

La narrativa de Eduardo Reyes se refleja en la siguiente frase: “Los ‘ecologistas’ olvidan que la conservación de los recursos hidrobiológicos del océano es compatible con su aprovechamiento económico, sobre bases científicas y auténticamente humanistas” (Reyes, 1982: 70) y que podemos denominarla “hacia una caza sustentable de ballenas”.

³¹⁶ *El Mercurio* (Santiago), 17 de octubre de 1982.

³¹⁷ *El Sur* (Concepción), 21 de mayo de 1984.

³¹⁸ *Las Últimas Noticias* (Santiago), 15 de julio de 1977.

³¹⁹ *El Mercurio* (Santiago), 19 de julio de 1977.

Sin embargo, en la actualidad predomina en Occidente una propuesta antiballenera, que ha reemplazado “el ciclo de consumo de las ballenas” de los balleneros por “el ciclo de consumo de la superballena”³²⁰, mediante la masificación del turismo, la personificación de la ballena y la generación de un discurso que la describe como una propiedad común y no como un recurso de acceso abierto (Kalland, 2009:135). El discurso antiballenero se ha movido desde un fundamento ecológico a uno ético. Las ballenas han sido “reconstruidas”, en tanto, ya no son recursos que deben ser cosechados ni especies que deben ser salvadas, sino más bien individuos que exhiben conductas casi humanas, que deben ser apreciados y respetados (Lawrence y Philips, 2004: 698).

EL FIN DEL FINAL

El Gobierno de Chile decretó el 15 de julio de 1983 la prohibición indefinida de la caza comercial de ballenas en sus aguas territoriales³²¹.

En la portada del 16 julio de 1983 *El Mercurio* de Santiago tituló que “Chile prohibió la caza de ballenas”³²² como consecuencia de la votación de la Comisión Ballenera Internacional del 23 de julio de 1982, en la que aprobó una moratoria a la cacería comercial de ballenas, la que entraría en efecto en 1986. El Gobierno de Chile dispone el término inmediato con carácter de indefinido de la caza de ballenas. La declaración emitida por la Cancillería señalaba textualmente:

“Con miras a colaborar en la preservación de las ballenas, mamífero marino que ha disminuido sustancialmente su población, varias de cuyas especies se encuentran en peligro de extinción, el Gobierno de Chile ha resuelto

³²⁰ La “superballena” es un “constructo conceptual” que reemplaza “un reconocimiento apropiado de las setenta y cinco especies diferentes incluidas en el orden taxonómico de los cetáceos”, oscureciendo las actuales circunstancias ecológicas de cada especie de ballena: “Todas las ballenas están en peligro y todos los balleneros son unos bárbaros” (Kalland, 2009: 59).

³²¹ *El Mercurio* (Santiago), 16 de julio 1983. El Decreto N° 135/83, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, fija hasta el 15 de julio de 1983 la duración de la temporada costera para el presente año de la caza de ballenas. En www.leychile.cl/Navegar/scripts/obtienearchivo?id=recursos-legales/10221.3/578/1/HL20293.pdf

³²² *El Mercurio* (Santiago), 16 de julio 1983.

disponer el término de su captura con fines comerciales a partir del día de hoy, sumándose por lo tanto a la Moratoria decretada por la Comisión Ballenera Internacional”³²³.

El Gobierno de Chile sabía los problemas que esta medida causaba en la empresa, pero debía cumplir con los compromisos internacionales. El director regional de Concepción del Servicio Nacional de Pesca señaló que “dicha industria hace más de un mes que no captura ballenas, o sea, de la cuota total que se le asignó, ha cazado sólo cuatro ballenas; entonces, no es culpa nuestra que no hayan capturado más [...] sé los problemas que tienen, pero eso ya no es problema del Servicio Nacional de Pesca ni del Ministerio de Economía”. Indicó también que la empresa había decidido cambiar de rubro antes de la prohibición y que tenía “un barco [el JUAN VIII] que efectúa otras labores distintas a la caza de ballenas y cuenta con la autorización para adecuar con el mismo fin la otra nave que poseen [el JUAN IX]”, a la que se le tiene que hacer algo muy simple, “sacarle el cañón que lleva a proa y cargar una red de pesca”³²⁴.

Pocos días después, el diario *La Tercera* publicó una nota titulada: “En Talcahuano la ballena cantó ‘Canción del Adiós’. Último barco cambió de giro”. El texto se refiere a la conversión del JUAN IX de ballenero a pesquero de arrastre, y cómo su tripulación se estaba capacitando para las faenas con redes. Destaca en esta nota lo siguiente:

“El capitán de la embarcación, Jorge Macaya, manifestó a bordo de ella a *LA TERCERA*, en el puerto de San Vicente, tras saberse la decisión de la autoridad, que el barco cumplió su primera experiencia en pesca de arrastre durante el fin de semana con buenos resultados.... En torno a la suspensión por quince años de la caza de ballenas, a la que dedicó a lo menos treinta años, Macaya señaló que ‘la falta de vivencia efectiva de la materia hace tomar medidas poco convenientes. Se habla mucho del tema, pero pocos conocen la realidad en el mar’³²⁵.

³²³ *El Mercurio* (Santiago), 16 de julio de 1983.

³²⁴ *El Sur* (Concepción), 20 de julio de 1983.

³²⁵ *La Tercera* (Santiago), 20 de julio de 1983.

A fines de 1983 el diario *El Sur* de Concepción publicó un completo reportaje titulado “Chome: los restos de lo que fue la industria ballenera en Chile”:

“En julio de este año fue capturada por última vez una ballena en el litoral chileno, al adherir nuestro país a la moratoria propuesta por Estados Unidos, hecho de insospechables proyecciones geopolíticas, económicas y científicas [...] debido, tal vez, a las presiones de los grupos conservacionistas extremos, queda absolutamente desmantelada la única empresa nacional, Macaya Hermanos, dedicada a la caza de la ballena, al mismo tiempo que se detiene cualquier investigación sobre los parámetros biológicos y poblacionales de los grandes cetáceos, acerca de los cuales existe una enorme desinformación y mitología, que solo puede efectuarse sobre la base de una industria en funciones. [...] Lo que fuera, hasta hace poco, un mundo bullente y pleno de dinamismo, muestra hoy los efectos del deterioro; al igual que los pueblos fantasmas del desierto, el lugar se ve presidido por la desolación y el abandono; las rampas, calderas y estanques comienzan a cubrirse de moho, en tanto que unos maderos podridos se esparcen por aquí y por allá”³²⁶.

El deterioro de las instalaciones de Chome, detectado en 1983, se ha ido, por supuesto, acentuando en el tiempo. Son ruinas de ruinas. El esqueleto de la última ballena capturada por Macaya Hermanos se encuentra en las afueras del edificio de la Facultad de Ciencias Naturales y Oceanográficas de la Universidad de Concepción³²⁷. Quedan pocos rastros del pasado, la mayoría reside en una memoria que ha sufrido los estragos no solo del tiempo, sino también de la mala fama que la actividad ballenera tiene hoy en día.

Tal vez deberíamos reflexionar un poco más sobre las enigmáticas palabras de Mauricio Moya, viejo ballenero de la isla Santa María y Chome: “Para saber de ballenas hay que meterse en el mar; desde afuera, uno no sabe nada”³²⁸.

³²⁶ *El Sur* (Concepción), 11 de diciembre de 1983.

³²⁷ *El Sur* (Concepción), 26 de mayo de 2013.

³²⁸ *El Sur* (Concepción), 11 de diciembre de 1983.

CLAUSURA

Luis A. Pastene

Institute of Cetacean Research, Tokio, Japón

En primer lugar, quiero agradecer a Daniel Quiroz y Gastón Carreño la oportunidad de escribir este texto de clausura. Este libro relata la historia de la caza de la ballena en la zona central de Chile, primero en la isla Santa María y después en el continente, en las localidades de Chome y San Vicente. Está basado en un número importante de testimonios de protagonistas directos y en la revisión de muchos documentos originales, de diferentes épocas. En consecuencia, el texto es rico en contenido y la descripción de los “itinerarios balleneros” en la zona central de Chile se acerca bastante a la realidad.

La empresa Macaya Hermanos y Cía. (Macaya Hermanos) tiene un rol importante en el relato, y con justa razón, dado que fue la empresa de más larga historia ballenera en Chile. Esta industria trae consigo una combinación de costumbres, formas de operar, relatos e incluso algunos tabúes. Desde sus inicios, la familia Macaya usó diferentes métodos para cazar ballenas, desde los tradicionales en la isla Santa María, muy rudimentarios y similares a los empleados por los balleneros vascos varios siglos antes, hasta los modernos, con un cañón-arpón instalado en la proa de los barcos, introducido en Chile por balleneros noruegos a principios del siglo pasado. Los autores relatan acabadamente cómo se formó y desarrolló esta empresa, y cómo culminó sus actividades en 1983.

Me gustaría compartir con los lectores mi experiencia con Macaya Hermanos durante los últimos tres años de operación de la empresa. Esta experiencia está basada en tres interacciones: i) durante la preparación de mi tesis de grado sobre ballenas en la Universidad de Concepción en 1981-1982, ii) durante un crucero de avistamiento de cetáceos en 1982, y iii) durante los cruceros de caza de ballenas en 1983. Este relato complementa lo que Daniel y Gastón escribieron en la última parte del Capítulo 4, “La supervivencia de una empresa ballenera”.

PREPARACIÓN DE LA TESIS DE GRADO SOBRE BALLENAS

La primera vez que tomé contacto con Macaya Hermanos fue a principios de 1981, cuando estaba completando mis estudios de Biología Marina en la Universidad de Concepción. Fue posible acercarme gracias a las gestiones del profesor Víctor Ariel Gallardo, de esa casa de estudios, quien se relacionó con la empresa para coordinar estudios biológicos y ecológicos de las ballenas. La idea era que estudiantes de la universidad se especializaran en el estudio de los cetáceos, aprovechando las cercanías de la empresa y el material biológico que se podía obtener de las ballenas cazadas.

El profesor Gallardo me invitó a usar datos de Macaya Hermanos para mi tesis de grado de la Universidad de Concepción, la que debía completar ese año. Mis intereses de investigación estuvieron centrados, en primer lugar, en los aspectos históricos de la empresa y, en segundo lugar, en la distribución y movimiento de las ballenas en aguas chilenas. El título de la investigación fue “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 su desarrollo histórico”.

Para realizar la investigación visité frecuentemente las oficinas de la empresa Macaya, ubicada muy cerca del puerto de San Vicente, en la calle Puerto Montt N° 311 de Talcahuano, y la planta ballenera de Chome, en la península de Hualpén. Debo admitir que, en los inicios, tuve un montón de prejuicios acerca de la empresa, influenciado quizás por la fuerte campaña de grupos radicales antiballeneros que difundían noticias y mensajes bastante negativos y tendenciosos sobre la caza de ballenas en Chile y sobre los Macaya en particular, la única empresa ballenera en esos años. Cuando conocí en terreno las actividades de la empresa y a las personas involucradas, entendí que las noticias difundidas por esos grupos no tenían mucho sustento. Como una consecuencia de constatar la realidad de la actividad ballenera en terreno y convivir con los protagonistas directos, los prejuicios iniciales fueron desapareciendo.

Muchas veces visité la oficina de la empresa en San Vicente en busca de información para realizar la investigación. Las primeras personas que conocí fueron a su gerente, Eduardo Olgún, y al capitán del barco JUAN IX, Jorge Macaya. También conocí a Raimundo Silva, piloto del JUAN IX. Estuve en la

planta de Chome en varias oportunidades, donde su administrador Luis Macaya y la comunidad residente me atendieron y trataron siempre muy bien. En 1981, la planta no estaba tan activa como en épocas anteriores, debido quizás a que las operaciones del JUAN IX no requerían de la planta, ya que las ballenas cazadas se subían a bordo y la carne era almacenada en sus frigoríficos. El barco JUAN IX operó bajo la dirección de Macaya Hermanos desde la primavera de 1977. Como se indica en este libro, en 1977 la empresa fue autorizada, antes que Chile fuera miembro de la CBI, para cazar hasta 500 ballenas anuales (cachalotes y ballenas sei). La autorización era válida entre septiembre de ese año y septiembre de 1980.



Figura 25. Planta ballenera de Chome, 1981. (Fotografía de Luis Pastene).

Debo destacar que la gerencia de la empresa y en general todo su personal tuvieron siempre una muy buena disposición para colaborar con mi investigación. Tuve acceso a valioso material histórico y también a relatos importantes de personas de la planta de Chome y de los barcos, como también del gerente Olguín, el capitán Macaya y el piloto Silva. Ese material me permitió escribir la primera parte de mi tesis, la sección histórica. También obtuve de la empresa Macaya información sobre posición y fechas de las capturas, lo que me

permitió conocer la distribución y movimiento de las ballenas en la costa de Chile. Personal de la empresa Macaya me facilitó el acceso no solo a las estadísticas oficiales, sino también a la información original de las bitácoras de varios barcos, incluidas las del barco JUAN IX entre 1977 y 1981, gracias a lo cual pude completar la investigación de la segunda parte de mi tesis, referida a la distribución y movimiento de ballenas sei/Bryde y cachalotes. Durante ese tiempo también logré obtener material fotográfico histórico y fotografías de esos años (1981-1983), tanto de los barcos (JUAN IX e INDUS 17) como de la planta de Chome. Durante el primer semestre de 1982 la investigación fue completada y la tesis de grado presentada y defendida en la Facultad de Ciencias Biológicas de la Universidad de Concepción (Pastene, 1982). Parte del material de la tesis fue posteriormente publicado (Pastene, 2014). Esa fue la culminación de mi primera interacción con la empresa Macaya.

CRUCERO DE AVISTAMIENTO DE CETÁCEOS

Como se explica en este libro, en agosto de 1981 y cuando Chile ya era miembro de la CBI, la empresa Macaya solicitó a las autoridades chilenas autorización para poder cazar la cuota de 188 ballenas de Bryde asignadas por la CBI al stock del Pacífico sur oriental, solicitud que fue negada por el Gobierno de Chile. Esta negativa se basó en la creencia de que el país no contaba con el recurso de ballena de Bryde al alcance de la industria nacional. Según la documentación que negaba el permiso, la ballena de Bryde del Pacífico sur oriental estaría localizada en un sector diferente al determinado oficialmente por la CBI en 1980 (Resolución N° 354 del 23 de octubre de 1981 de la Subsecretaría de Pesca de Chile). Esta apreciación, que en esencia era una flagrante infracción a la Convención Internacional para la Regulación de la Caza de la Ballena, fue la que determinó la política ballenera que siguió el país en los años siguientes.

En vista de esas circunstancias, la empresa Macaya, en colaboración con investigadores de la Universidad de Concepción, organizó y llevó a cabo un crucero de avistamiento de cetáceos en febrero de 1982. El objetivo principal fue recoger información y datos que confirmaran la presencia de la ballena de Bryde en la zona central de Chile, en áreas accesibles a la empresa Macaya.

El crucero de avistamiento se llevó a cabo a bordo de otro barco de la empresa Macaya preparado especialmente para la misión, el JUAN VIII, entre el 1 y el 15 de febrero de 1982, cubriendo el área comprendida entre los 32°S y los 38°30'S de latitud, y entre los 75°W de longitud y la proximidad de la costa. Por la Universidad de Concepción participaron tres investigadores y dos estudiantes, entre los que yo estaba incluido. El barco fue capitaneado por Jorge Macaya.



Figura 26. Crucero de avistamiento de cetáceos en febrero de 1982. (Fotografía de Luis Pastene).

Junto a las actividades de avistamiento de cetáceos se realizaron prospecciones oceanográficas. Durante el crucero funcionaron en la cofa dos equipos de avistadores experimentados, que realizaron guardias de tres horas cada uno entre la salida y la puesta de sol. Se contó además con la asistencia técnica de dos expertos aportados por el Gobierno de Japón, diestros en la investiga-

ción de cetáceos, especialmente de ballena de Bryde. Detalles de la metodología y resultados del cruce se pueden encontrar en Gallardo *et al.* (1983), y Gallardo y Pastene (1983a). En total se observaron 25 individuos de la ballena de Bryde, lo que confirmó la presencia de esta especie en aguas de la zona central de Chile en la estación de verano. El cruce fue una oportunidad única para compartir por dos semanas con importantes protagonistas de la historia ballenera de la empresa. La travesía no involucró caza de ballenas, pero el capitán Jorge Macaya demostró sus habilidades de arponero (a mano esta vez) cuando logró capturar una albacora, que cocinamos y compartimos entre los colegas y la tripulación.

El hallazgo de ballenas de Bryde se asoció a la zona de afloramientos costeros de Chile central, es decir, a un área de ciclo productivo discontinuo de gran amplitud y de baja latitud. Se pudo postular entonces que la población del Pacífico tropical-subtropical central, área de reproducción de esta ballena, visita esta zona de abundancia alimenticia (la ballena de Bryde se alimenta de sardinas, jurel, anchovetas, sierra, agujilla) dentro de una extensión longitudinal y latitudinal aún desconocida, constituyéndose en su área de alimentación normal y secular (Gallardo *et al.*, 1983; Gallardo y Pastene, 1983b). La presencia de la ballena de Bryde en la zona central de Chile fue corroborada posteriormente por cruceros de avistamiento organizados por la CBI en 1998.

Motivado por esos hallazgos, investigadores de la Universidad de Concepción liderados por el profesor Gallardo, prepararon en 1982 un programa de investigación titulado “Relaciones ecológicas de los cetáceos mayores que frecuentan el mar de Chile” para ser considerado por la empresa y las autoridades de Gobierno. Un programa similar había sido iniciado por el doctor Robert Clarke, como experto de la FAO a solicitud del Gobierno de Chile en 1958 (ver Capítulo 3, “Chome, pueblo ballenero”). Pero ese programa se había desvanecido con el tiempo. El nuevo programa pretendía llenar el vacío que existía sobre el conocimiento científico de los cetáceos, dentro de un esquema de investigación oceanográfico-biológica esencial para entender las relaciones ecológicas de estos organismos dentro del ecosistema de surgencias del mar de Chile y para el manejo racional de estos recursos renovables. La idea era llevar a cabo este programa

con la colaboración del Gobierno (Subsecretaría de Pesca), una institución de investigación (Universidad de Concepción) y la empresa relacionada con la caza de ballenas (Macaya Hermanos). Tenía sentido hacerlo si se considera el costo involucrado en la investigación de las ballenas. La universidad tendría un “laboratorio” de ballenas muy cerca de sus dependencias. El programa tuvo una buena recepción por parte de los tres sectores involucrados, sin embargo, dependía de la continuidad de la caza de la ballena, actividad en franca decadencia. Como Chile terminó con las actividades balleneras en 1983, el programa no pudo llevarse a cabo. Esa fue la culminación de mi segunda interacción con la empresa Macaya.

CRUCEROS DE CAZA DE BALLENAS

Como se menciona en este libro, una vez conocidos los resultados del crucero de avistamiento de febrero de 1982 que confirmaban la presencia de la ballena de Bryde en la zona central, el Gobierno chileno autorizó a la empresa Macaya la captura de 30 ballenas de Bryde para la temporada de 1983. Fue una nueva oportunidad para investigadores y estudiantes de Biología Marina de la Universidad de Concepción, de acceder a datos y muestras biológicas de las ballenas de Bryde capturadas.

Ya titulado de biólogo marino, estuve a cargo de organizar las actividades de investigación. Invité a varios estudiantes y colegas a participar en los cruceros de caza, a bordo del barco JUAN IX, y en el muestreo biológico en Chome. Para este último, organicé un minilaboratorio en la planta de Chome, de modo de facilitar la toma de datos y de muestras biológicas de los animales cazados. En los meses de marzo y abril de 1983 viví en esa localidad, en una casa facilitada por la empresa. Fue una excelente oportunidad para compartir con la comunidad de Chome y con el administrador de la planta, don Luis Macaya. En ese tiempo vivían allí dos japoneses que ayudaron a faenar las ballenas cazadas en 1983. Esos dos japoneses pertenecían a la empresa japonesa Fuji Suisan, dato confirmado posteriormente en Tokio por Helio Otsuka, un miembro de la empresa pesquera Taiyo, que trabajó con la empresa Macaya entre 1977 y 1980.

Participé personalmente del primer crucero de caza a bordo del JUAN IX (7-11 de abril 1983). El barco partió de San Vicente el 7 de abril por la tarde. El capitán fue Jorge Macaya, el primer piloto Miguel Macaya y el segundo piloto Raimundo Silva. Entre la tripulación recuerdo que había dos japoneses, uno de nombre Asano que actuaba como arponero junto al capitán Jorge Macaya. Estos japoneses también pertenecían a la empresa Fuji Suisan. Además participó una persona del Servicio Nacional de Pesca (SERNAP) y un estudiante de Biología Marina de la Universidad de Concepción. Con él participamos en los avistamientos, tomamos nota de las capturas y realizamos prospecciones oceanográficas. La primera ballena de Bryde fue capturada a las 16 horas del 10 de abril. El animal no fue subido a bordo del JUAN IX, sino puesto en popa y arrastrado hacia la planta de Chome, donde arribamos al día siguiente, el 11 de abril.

Se realizaron otros tres cruceros cortos de caza (12-13 de abril, 13-16 de abril, y otro a mediados de mayo), en cada uno de los cuales participaron estudiantes de Biología Marina de la Universidad de Concepción. Todas las ballenas cazadas fueron transportadas a la planta de Chome, donde se confirmó su identificación específica. Fueron procesadas por personal de Macaya Hermanos, con la ayuda de los dos japoneses mencionados anteriormente. Recuerdo que después del tercer crucero el barco sufrió una avería y debió entrar a puerto para ser reparado. Eso explica el largo tiempo transcurrido entre el tercer y cuarto crucero de caza. La ballena cazada en mayo resultó ser un individuo joven de la ballena de aleta, la cual fue cazada por error. Esto fue informado a la CBI por las autoridades chilenas.

Biólogos de la Universidad de Concepción tomaron medidas y muestras biológicas de cada ballena para realizar diferentes estudios. Algunos de esos estudios fueron publicados con posterioridad (Pantoja *et al.*, 1984, 1985) y varios reportes fueron preparados y presentados al Comité Científico de la CBI. Cabe destacar un reporte sobre las actividades de investigación de cetáceos en Chile entre 1981 y 1984 (Pastene y Gallardo, 1985). Finalmente, y gracias a la gestión del profesor Gallardo, la empresa donó el esqueleto de la ballena de aleta (la última ballena cazada en Chile) a la Universidad de Concepción, la cual es exhibida actualmente en el hermoso campus de esa casa de estudios. Esa fue la culminación de mi tercera interacción con la empresa Macaya.



Figura 27. Biólogos marinos de la Universidad de Concepción examinando en Chome una ballena de Bryde cazada en abril de 1983. (Fotografía de Luis Pastene).

RELACIONES ENTRE MACAYA HERMANOS Y NITTO HOGEI

Este libro también menciona los vínculos de Macaya Hermanos con la empresa ballenera japonesa Nitto Hogei en 1967 y 1968, sobre lo que me gustaría hacer unos comentarios. En 1967 la empresa llevó a cabo operaciones balleneras en colaboración con Nitto Hogei, la que aportó tres barcos cazadores, el RYUHO MARU, RYUHO MARU N°3 y RYUHO MARU N°5, con base en la planta de Chome. La operación conjunta fue llevada a cabo entre octubre de 1967 y marzo de 1968, y las capturas involucraron ballenas de aleta, sei y cachalote. La carne de las ballenas de barba fue destinada al mercado japonés, mientras que el aceite y otros productos fueron destinados al mercado chileno. Muchos años después, cuando realizaba estudios de posgrado en la Universidad de Tokio, tuve la oportunidad de conocer en 1990 a Norifumi Yanagihara (Andy), que estuvo a cargo en la década de los sesenta de las operaciones balleneras y comerciales de la Nitto Hogei en Chile, primero con la Compañía Industrial

(INDUS), entre 1964 y 1967, y luego con la empresa Macaya, entre 1967 y 1968. Con Andy construimos una linda amistad que terminó solo con su fallecimiento el año 2013.

Las empresas INDUS y Macaya Hermanos eran de naturaleza muy diferente, con formas de trabajar y negociar distintas y, a mi modo de ver, esas diferencias se vieron reflejadas en los distintos niveles de éxito alcanzados por Nitto Hogeí en Chile. Andy estuvo mucho más satisfecho con las relaciones que tuvieron con INDUS que con Macaya Hermanos. La explicación es simple. Para un empresario japonés era mucho más sencillo trabajar y hacer negocios con INDUS, compañía que tenía estándares muy similares a los internacionales. Macaya Hermanos, en cambio, era una empresa ballenera tradicional, con un fuerte componente familiar. Por este motivo, las interacciones con la empresa Nitto Hogeí fueron más complicadas y no tan exitosas, como se quejaba mi amigo Andy Yanagihara.

A diferencia de las flotas balleneras foráneas que sobreexplotaron varias especies y stocks de ballenas, siendo el caso más dramático el de la ballena franca austral, la caza de ballenas por parte de Macaya Hermanos y de otros empresarios chilenos, que comenzó a inicios del siglo pasado, no tuvo problemas de conservación debido a los bajos niveles de captura comparados con los niveles mundiales en esa época. Estos niveles se explican por los métodos rudimentarios de caza en los inicios y porque la caza de la ballena en Chile tuvo un importante componente estacional, con operaciones llevadas a cabo solo en los períodos del año en que las ballenas migran y pasan cerca de las plantas terrestres. Aunque el legado cultural de la actividad ballenera, incluida la empresa Macaya Hermanos, requiere más investigación, es seguro que dejó importantes legados científicos y sociopolíticos (Pastene y Quiroz, 2010).

Una vez más, gracias a Daniel y Gastón por permitirme escribir este texto de clausura y compartir con los lectores esos años de interacción con la empresa Macaya.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Andrade, Carla (2014). *Imaginario sociales. Balleneros: Construcciones desde Chome y Quintay*. Tesis para optar al título de Antropóloga Social. Universidad de Chile.
- Aguayo-Lobo, Anelio (1963). Observaciones sobre la madurez sexual del cachalote macho (*Physeter catodon* L.), capturado en aguas chilenas. *Revista de Biología Marina y Oceanografía*, 11(3), 99-125.
- (2011). Obituario Dr. Robert H. Clarke (1919-2011). *Revista de Biología Marina y Oceanografía*, 46(2), i-ii.
- Aguayo-Lobo, Anelio, Daniel Torres y José Acevedo (1998). Los mamíferos marinos de Chile: I. Cetacea. *Serie Científica INACH*, 48, 19-159.
- Anguita, Ricardo (1912). *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1° de junio de 1912, Tomo II (1855-1886)*. Santiago: Barcelona.
- Anónimo (1912a). Banco de choros de la isla Santa María. *Boletín de Bosques, Pesca y Caza*, 1, 69-70.
- Anónimo (1912b). Los yacimientos de moluscos. Subasta por cuenta del Estado. *Boletín de Bosques, Pesca y Caza*, 1, 210.
- Appleton, Nathaniel (1947). *Nathaniel Appleton's Journal Of The Voyage Of The Ship Concord Around The World, 1799 to 1802*. Salem: The Essex Institute.
- Barros Arana, Diego (1894). *Historia Jeneral de Chile. Tomo XIII*. Santiago: Rafael Jover Editor.
- Bibar, Jerónimo de (1979 [1558]). *Crónica y relación copiosa y verdadera de los reinos de Chile*. Berlín: Colloquium.
- Brown, James Templeman (1883). *The whale fishery and its appliances*. Washington, DC: Government Printing Office.
- Buzeta, Ramón (1963). Cyamidae (Crustacea: Amphipoda) en *Physeter catodon* L. capturados en Chile con descripción de una nueva especie *Cyamus bahamondei*. *Revista de Biología Marina y Oceanografía*, 11(3), 126-135.
- Camus, Pablo y Rodrigo Hidalgo (2017). “Y serán displayados”. Recorrido histórico sobre los bienes comunes, pescadores artesanales y control legal del litoral en Chile. *Historia Crítica*, 63, 97-116.
- Cartes, Armando (2008). Balleneros en la bahía de Concepción y el golfo de Arauco. *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile*, 11, 119-137.
- (2018). La ciudad del hollín. Desarrollo industrial y deterioro ambiental en la cuenca del carbón. *Historia*, 396, 8(2), 27-53.

- Castillo, Luis (1906a). La pesca de la ballena en la isla Santa María. *Boletín de la Sociedad de Fomento Fabril*, 8, 495-500.
- (1906b). *La pesca de la ballena en la isla Santa María*. Santiago: Imprenta Cervantes.
- (1912). Viaje de Estudios de Pesca en Chile. *Boletín de Bosques, Pesca y Caza*, 1, 815-829.
- Champion, Craig (2012). Historiography, Greek and Roman. En Roger S. Bagnall, Kai Brodersen, Craig B. Champion, Andrew Erskine y Sabine R. Huebner (eds.). *The Encyclopedia of Ancient History*, pp. 3252-3262. Chichester: Wiley-Blackwell.
- Clapham, Phillip y Scott Baker (2009). Whaling Modern. En William Perrin, Bernd Wursig y J.G.M. Thewissen (eds.). *Encyclopedia of Marine Mammals. 2nd Edition*, pp. 1239-1243. San Diego, CA: Academic Press.
- Clark, A. Howard (1887). The Whale Fishery. En George Brown Goode (ed.). *The Fisheries and Fishery Industries of the United States*. Washington, D. C.: Government Printing Office.
- Clarke, Robert (1965). Southern right whales off the coast of Chile. *Norsk Hvalfangst-Tidende*, 54, 121-128.
- Delano, Amasa (1817). *Narrative of Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemispheres: Comprising Three Voyages Round the World; Together with a Voyage of Survey and Discovery, in the Pacific Ocean and Oriental Islands. Volumen I*. Boston: E. G. House.
- Donovan, Gregory (1982). Aboriginal/Subsistence Whaling (with special reference to the Alaska and Greenland fisheries). *Reports of the International Whaling Commission [Special Issue]*, 4, 79-86.
- Dublé Urrutia, Diego (1905). Tumbes. *El Sur*, 28 de enero de 1905.
- Ellis, Richard (1991). *Men and whales*. Nueva York: Alfred A. Knopf.
- Espinoza, Alejandra (2011). *El Camino de la Ballena. De Santa María a Chome, de Chome al fondo del mar*. Tesis para optar al grado de Licenciado en Antropología. Universidad Academia de Humanismo Cristiano, Chile.
- Evans-Pritchard, Edward (1990 [1961]). Antropología e historia. *Ensayos en antropología social*, pp. 44-67. México: Siglo XXI.
- Fanning, Edward (1833). *Voyages around the world*. Nueva York: Collins & Hannay.
- Fernández, Antonio (1964). *La caleta y su gente: Tumbes (estudio etnográfico)*. Memoria de Prueba para optar al Título de Profesor de Estado. Universidad de Concepción, Chile.

- Frank, Stuart (2009). The Many Mysteries of Manuel Enos. *The Bulletin from Johnny Cake Hill*, 3, 16-19.
- Gallardo, Víctor, Dagoberto Arcos, Marco Salamanca y Luis Pastene (1983). On the occurrence of Bryde's whale (*Balaenoptera edeni* Anderson 1878) in an upwelling area off Central Chile. *Reports of International Whaling Commission*, 33, 481-488.
- Gallardo, Víctor y Luis Pastene (1983a). Observaciones cetológicas realizadas en la Zona Económica Exclusiva de Chile, entre los 32°S y los 38°30'S. *Revista Ciencia y Tecnología del Mar*, 7, 141-154.
- (1983b). Posibles interacciones entre la población de *Balaenoptera edeni* Anderson 1878 y las pesquerías pelágicas del Pacífico Sur Oriental. *Revista de la Comisión Permanente del Pacífico Sur*, 13: 89-96.
- Guerrero, Álvaro (2014). Paulmy Star N°3 (Juan-9). El último barco ballenero en aguas chilenas. En Daniel Quiroz y Patricio Toledo (eds.). *Antropología e historia de la industria ballenera en las costas sudamericanas*, pp. 241-254. Santiago: Andros.
- Haenke, Tadeo (1942). *Descripción del Reyno de Chile*. Santiago: Nacimiento.
- Hayek, Ernst y Francesco Di Castri (1975). *Bioclimatografía de Chile*. Santiago: Universidad Católica de Chile.
- Hawkins, Richard (1847) [1622]. *The observations of Sir Richard Hawkins, Knt. in his Voyage into the South Sea in 1593*. Londres: The Hakluyt Society.
- Hernández, Juan (1998). *Dónde viven las ballenas. Actividades balleneras en la isla Santa María y Chome del pionero Juan Macaya Aravena*. Concepción: Aníbal Pinto.
- Herzfeld, Michael (2001). *Anthropology: Theoretical Practice in Culture and Society*. Oxford: Blackwell / París: UNESCO.
- Hiul, Peter (1972). Shelter-deck stern trawlers built since 1963. En Peter Hiul (ed.). *The stern trawler*, pp. 140-221. Londres: W. & J. Mackay.
- Kalland, Arne (2009). *Unveiling the Whale. Discourses on Whales and Whaling*. Nueva York: Berghahn.
- Kasuya, Toshio (2008). Japanese whaling. En William Perrin, Bernd Wursig y J.G.M. Thewissen (eds.). *Encyclopedia of Marine Mammals, 2nd Edition*, pp. 643-649. Nueva York: Academic Press.
- Kreiswirth, Martin (2000). Trusting the tale: The narrativist turn in the human Sciences. *New Literary History*, 23, 629-657.
- Larson, Stephanie (2010). Ethnos. En Michael Gagarin (ed.). *The Oxford Encyclopedia of Ancient Greece and Rome*, pp. 113-114. Oxford: Oxford University Press.

- Lawrence, Thomas y Nelson Phillips (2004). From Moby Dick to Free Willy: Macro Cultural Discourse and Institutional Entrepreneurship in Emerging Institutional Fields. *Organizations*, 11, 689-711.
- Lennartsson, Rebecka (2011). Notes on “not being there”. Ethnographic excursions in eighteenth-century Stockholm. *Ethnologia Europaea*, 41(1), 105-116.
- Massone, Mauricio, Lino Contreras, Gloria Cárdenas e Ismael Martínez (2002). Estudios arqueológicos en la isla Santa María. *Boletín de la Sociedad Chilena de Arqueología*, 33/34, 36-58.
- Martínic, Mateo (2004). Antecedentes históricos sobre la caza de cetáceos en Chile. *Boletín Antártico Chileno*, 23(1), 7-12.
- Mazzei, Leonardo (1998). Trayectorias empresariales en la región de Concepción en el siglo XIX. El caso de José Ignacio Palma Barriga. En Jorge Pinto Rodríguez (ed.). *Modernización, inmigración y mundo indígena. Chile y Araucanía en el siglo XIX*, pp. 133-186. Temuco: Ediciones de la Universidad de la Frontera.
- Medina, José Toribio (1910). *Cosas de la Colonia*. Santiago: Imprenta Cervantes.
- Melnick, Daniel, Bodo Bookhagen, Helmut Echlter y Manfred Strecker (2006). Coastal deformation and great subduction earthquakes, Isla Santa María, Chile (37°S). *Bulletin of the Geological Society of America*, 118(11-12), 1463-14806.
- Moulton, William (1804). *A concise extract, from the sea journal. Personal narrative or american sailor marooned in South América during a sealing voyage 1799-1804*. Utica: Autor.
- Narborough, John (1711). *Voyage to the South Sea*. Londres: D. Brown.
- Pantoja, Silvio, Luis Pastene, José Becerra, Mario Silva y Víctor Gallardo (1984). DDTs in Balaenopterids (*Cetacea*) from the Chilean coast. *Marine Pollution Bulletin*, 15(12), 451.
- (1985). Lindane, Aldrin, and Dieldrin in some Chilean Cetacean. *Marine Pollution Bulletin*, 16(6), 255.
- Pastene, Luis (1982). *Análisis de las capturas de ballenas efectuados por la industria ballenera nacional en el sector del Pacífico sur Occidental correspondientes a Chile y consideraciones del estado actual de dicha industria y su desarrollo histórico*. Tesis para Optar al Título de Biólogo Marino. Universidad de Concepción, Chile.
- (2014). Macaya Hermanos y Compañía. Notas sobre las actividades de la empresa ballenera de más larga historia en Chile. En Daniel Quiroz y Patricio Toledo (eds.). *Balleneros del Sur. Antropología e historia de la industria ballenera en las costas sudamericanas*, pp. 255-274. Santiago: Andros.

- Pastene, Luis y Víctor Gallardo (1985). Cetacean Research in Chile, June 1981-May 1984. *Report of International Whaling Commission*, 35, 539.
- Pastene, Luis y Daniel 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*, 1, 73-98.
- Pereira Salas, Eugenio (1971). *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos, 1778-1809*. Santiago: Andrés Bello.
- (1936). *Buques norteamericanos en Chile a fines de la era colonial (1788-1810)*. Santiago: Prensas de la Universidad de Chile.
- Pizarro, Hugo (2014). *Relaciones de poder en torno a la experiencia del Sindicato Ballenero Macaya Hermanos*. Tesis para optar al grado de Licenciado en Antropología. Universidad Academia de Humanismo Cristiano, Chile.
- Ponce de León, José (1866). Memoria del Subdelegado Marítimo de Lota. En *Memoria del Ministerio de Marina*, pp. 162-165. Santiago: Imprenta Nacional.
- Pozzi, Carlos (1861). Memoria que pasa el Gobernador Marítimo de la provincia de Concepción en el año 1861. En *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1861*, pp. 59-67. Santiago: Imprenta del Ferrocarril.
- (1860). Memoria que pasa el Gobernador Marítimo de Concepción, 1º de mayo de 1860. En *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1860*, pp. 224-230. Santiago: Imprenta del Ferrocarril.
- Pretty, Francis (1904). The prosperous voyage of M. Thomas Cavendish esquire into the South sea, and so round about the circumference of the whole earth. En R. Hakluyt (ed.). *The principal navigations, voyages, traffiques & discoveries of the English nation made by sea or over-land to the remote and farthest distant quarters of the earth at an time within the compasse of these 1600 years*, vol. 11, pp. 290-347. Glasgow: The Glasgow University Press.
- Quiroz, Daniel (1994). Papeles, motivos y razones. *Museos*, 18, 29-32.
- (2012). *Cazadores tradicionales de ballenas en las costas de Chile (1850- 1950)*. Santiago: Centro de Documentación de Bienes Patrimoniales, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- (2014). *Cazadores modernos de ballenas en las costas de Chile (1905-1983)*. Santiago: Centro de Documentación de Bienes Patrimoniales, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.

- (2015a). Balleneros en la niebla: Una mirada para-etnográfica de la caza de ballenas en Chile. *Chungará*, 47(2): 319-330.
- (2015b). *Cazadores clásicos de ballenas en las costas de Chile (1819-1921)*. Santiago: Centro de Documentación de Bienes Patrimoniales, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- (2016). Excursiones etnográficas entre los pescadores de ballenas de Tumbes y la isla Santa María, Chile, a comienzos del siglo XX. *Antropologías del Sur*, 5, 103-123.
- Quiroz, Daniel y Gastón Carreño (2010). El último sueño del capitán “Adolfus” Andersen: la caza de ballenas en aguas magallánicas (1933-1935). *Magallania*, 38(1), 37-60.
- Reyes, Eduardo (1982). En la pista de las ballenas. *Mar*, 168, 65-71.
- Rivera, Mabel y Edgardo Garbulsky (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.
- Rosales, Diego de (1989 [1678]). *Historia general del Reino de Chile, Flandes Indiano*. Santiago: Andrés Bello.
- Rudrum, David (2005). From Narrative Representation to Narrative Use: Towards the Limits of Definition. *Narrative*, 13(2), 195-204.
- Sepúlveda, Jorge (1997). La epopeya de la industria ballenera chilena. *Revista de Marina*, 115(6): 544-553.
- Spielbergen, Joris van (1906 [1602]). *The East and West Indian Mirror*. Londres: Hakluyt Society.
- Takeuchi, Kenji. (1989). Chile-hogei [La caza de ballenas en Chile]. *Hogeisen* [Los buques balleneros], 8: s/p [en japonés].
- Tato, Seitoku (1985). *Hogei no rekishi to shiryō* [Historia y estadísticas balleneras]. Tokio: Suisansha [en japonés].
- Tilly, Charles (1978). Anthropology, history and the Annales. *Review*, 1 (3-4), 207- 213.
- Thayer Ojeda, Tomás (1914). El Capitán Juan Bautista Pastene. *Revista Chilena de Historia y Geografía*, XI(15), 372-419.
- Thomas, Keith (2009). *The Ends of Life. Roads to Fulfillment in Early Modern England*. Oxford: Oxford University Press.
- Vargas Sáez, Juan (2000). *Historial del Mar de Chile. Algunos Siniestros Marítimos Acaecidos en el Siglo XX*. Valparaíso: Talleres de Imprenta y Litografía Soto Ltda.

- Warrin, Donald (2009). *So Ends This Day: The Portuguese in American Whaling, 1765-1927*. North Dartmouth: University of Massachusetts Press.
- Wilson, Arturo (1887). Estudio sobre la isla Santa María. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, XII, 65-75.
- Yanagihara, Norifumi y Seiji Ohsumi (2011). *Tosa no Kujira-otoko, Katsunori Yanagihara den* [Katsunori Yanagihara, el padre de las ballenas]. Tokio: Suisan Times [en japonés].

Informes inéditos (manuscritos en poder de los autores)

- Astorga, Emilia, y Bravo, María Jesús (2002). *Memorias del fundo Los Lobos. Una mirada hacia el pasado de Chome*. Núcleo de Antropología Visual. Universidad Academia Humanismo Cristiano.
- Chapanoff, Miguel (2012). *Informe preliminar. Emplazamiento ballenera Trinidad. Una interpretación a partir de su desarrollo espacial*. Informe Técnico N° 6, Proyecto Fondecyt N° 1110826.
- (2013). *Informe etnográfico preliminar. Balleneros del golfo de Arauco: Maritorio y vida a bordo en la flota ballenera Macaya 1900/1980*. Informe Técnico N° 10, Proyecto Fondecyt N° 1110826.
- Clarke, Robert (1960a). *Proyecto de trabajo sobre investigaciones balleneras en Chile desde noviembre de 1960 hasta diciembre de 1961*. Viña del Mar: Estación de Biología Marina de Montemar.
- (1960b). *Programa de la visita a Chile entre 24 de octubre y 1 de diciembre de 1960*. Viña del Mar. Estación de Biología Marina.
- Guerrero, Álvaro (2012). *Presencia ballenera japonesa en Chile*. Informe Técnico N° 3, Proyecto Fondecyt N° 1110826.
- Maturana, René, Daniel Torres y Mario Vargas (1977). *Antecedentes de la situación ballenera en Chile*. Servicio Agrícola Ganadero, Ministerio de Agricultura.
- Quiroz, Daniel y Yuri Jeria (2002). *Actas de un recorrido histórico por la isla Santa María*. En Informe Final. Proyecto Fondecyt N° 1990027.
- Quiroz, Daniel, Mauricio Massone, Lino Contreras y Marco Sánchez (2002). *Estrategias adaptativas en sistemas culturales insulares del litoral higromórfico chileno*. Informe Final Proyecto Fondecyt N° 1990027.

Fondos documentales

Archivo Amado Macaya. Santiago, Chile.

Archivo personal de Kenji Takeuchi. Yokohama, Japón.

Archivo de la Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante (Directemar), Valparaíso (Plaza Sotomayor), Chile.

Archivo Histórico de la Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante (Directemar), Valparaíso (Playa Ancha), Chile.

Archivo Histórico Nacional, Santiago, Chile [Fondo Capitanía General].

Archivo Nacional de la Administración. Santiago, Chile [Fondos Ministerio de Agricultura; Ministerio de Obras Públicas].

Biblioteca Nacional, Santiago, Chile [Sala Medina, Manuscritos Inéditos].

Nantucket Historical Association. Research Library & Archives. Nantucket, Estados Unidos [Logbooks].

New Bedford Whaling Museum. Library & Archives, New Bedford, Estados Unidos [Logbooks].

Registro Civil de Chile, 1885-1932. www.familysearch.org

VestfoldArkivet, Sandefjord, Noruega [International Hvalfangststatistikk].

Magazines y periódicos

Boletín de las Leyes i de las Ordenes i Decretos del Gobierno (Santiago), 1863.

Boletín de Pesca y Caza (Santiago), 1912-1915.

Crónica (Concepción), 1981-1983.

Diario Oficial (Santiago), 1902-1983.

Ecran (Santiago), 1956.

El Arauco (Arauco), 1882-1900.

El Correo del Sur (Concepción), 1849-1865.

El Mercurio (Santiago), 1977-1983.

El País (Madrid), 1981-1983.

El Pescador (Talcahuano), 1936.

El Sur (Concepción), 1905-1913, 1981-1983, 1997.

Gaceta de los Tribunales (Santiago), 1863.

Gaceta Pesquera de Chile (Santiago), 1961-1965.

La Aurora (Valdivia), 1912-1918.

La Patria (Concepción), 1954-1959.

La Tarántula (Concepción), 1862-1871.

La Tercera (Santiago), 1977-1983.

Las Últimas Noticias (Santiago), 1977-1983.

Lloyd's List (Londres), 1801.

Magazine de Pesca y Caza (Santiago), 1936.

Ramona (Santiago), 1971.

Séptimo Arte (Santiago), 1956.

Zig-Zag (Santiago), 1914-1915.

Entrevistas

Barrios, José. Quintay, 12 de marzo de 2011.

Carvajal, Raúl. Quintay, 15 de marzo de 2011.

Cid, Mario. Hualpén, 28 de enero de 2012.

Cuevas, Juan. San Vicente, 23 de enero de 2012 (Chapanoff, 2013:27).

Flores, Manuel. Chome 15 enero de 2010 (Espinoza, 2011: 85).

Flores, Armando. Chome, 15 de febrero de 2013.

Hernández, Juan. Talcahuano, 15 de marzo de 2010 (Espinoza, 2011: 70).

Jorquera, Lucilda. Chome, 15 de enero de 2010 (Espinoza, 2011: 114).

Jorquera, Luzvenia. Hualpén, 13 de febrero de 2013.

Jorquera, Sixto. Chome, 14 de febrero de 2013; 15 de febrero de 2013 (Pizarro, 2014:49).

Macaya, Amado. Chome, 14 de febrero de 2013 (Pizarro, 2014: 39).

Macaya, Carlos. Chome, 20 de enero de 2010 (Espinoza, 2011: 65); Chome, 27 de enero de 2012; Chome, 14 de febrero de 2013 (Pizarro, 2014: 53).

Macaya, Francisco. Chome, 2 de diciembre, 2002.

Macaya, Héctor. Talcahuano, 25 de enero de 2012 (Chapanoff, 2012); Talcahuano, 15 de agosto de 2012 (Guerrero, 2014: 282).

Monsalve, Emelina. Talcahuano, 26 de junio de 2012.

Monsalve, Flor. Chome, 8 de febrero de 2002 (Espinoza, 2011: 71).

- Monsalve, José. Isla Santa María, 3 de octubre de 2002.
- Moya, Mauricio. Isla Santa María, 22 de febrero de 2000.
- Olguín, Eduardo. Santiago, 31 de marzo de 2017.
- Otsuka, Hideo. Tokio, 15 de octubre de 2017.
- Ramírez, Osvaldo. Chome, 19 de enero de 2010 (Espinoza, 2011: 64).
- Sepúlveda, Segundo. Quintay, 13 de marzo de 2011.
- Silva, Justo. San Vicente, 25 de noviembre de 2002.
- Silva, Fernando. Talcahuano, 25 de junio de 2012; 12 de febrero de 2013 (Pizarro, 2014: 38).
- Silva, Raimundo. San Vicente, 4 de octubre noviembre de 2002; 25 de noviembre de 2002; 10 de febrero de 2010 (Espinoza, 2011: 89).
- Silva, Víctor Domingo. Chome, 15 febrero de 2013 (Pizarro, 2014: 54); Talcahuano, 15 de agosto de 2012 (Guerrero, 2014: 246).
- Silva Monsalve, Valentín. Chome, 22 de junio de 2012.
- Soto Macaya, Waldo. San Vicente, 24 de enero de 2012 (Chapanoff, 2012).
- Villegas, Pedro. Isla Santa María, 22 de febrero de 2000.

Se terminó de imprimir esta primera edición,
de trescientos ejemplares, en el mes de julio de 2019
en Andros Impresores.
Santiago de Chile.

