



Facultad de Ciencias Sociales
Escuela de Antropología

HACIA UNA ANTROPOLOGÍA DE LA CAZA PELÁGICA DE BALLENAS, EN CHILE DURANTE EL SIGLO XIX.

Tesis para optar al grado de Licenciada en Antropología Social
Tesis para optar al Título de Antropóloga Social

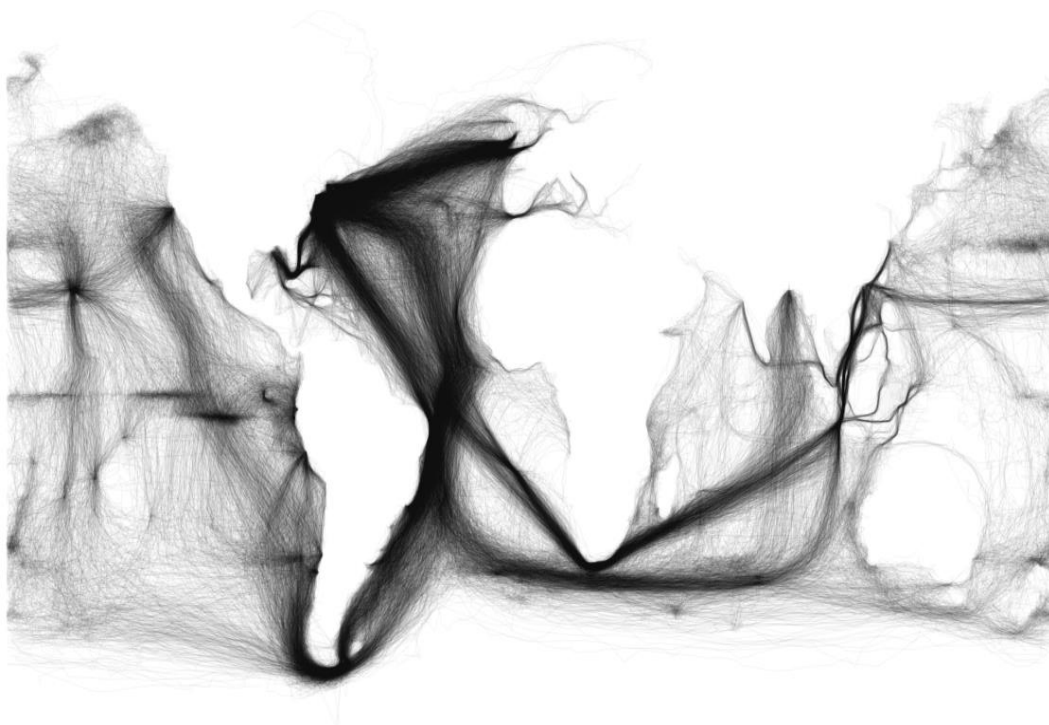
Constanza Allende Latorre
Profesor guía: Daniel Quiroz
Las Cruces
2018

Con amor a todas las mujeres del mundo,
a aquellas que han endulzado y fortalecido mi vida...
Agradezco también, el potencial lado femenino
de los compañeros de camino...

Al principio, el mundo era solamente agua,
una vasta inmensidad de agua.
Un día, empezaron a caer rocas del cielo,
éstas se fueron acumulando hasta crear la tierra.

Entonces aparecieron los hombres,
pero eran unos hombres mal hechos,
no podían andar ni valerse por sí mismos.
Un día apareció una mujer que decidió cuidarlos
a todos ellos y gracias a ésta nació la humanidad.¹

¹ Leyenda del origen del mundo Inuit. En: <https://goo.gl/BWjmR3>



2

² Dibujo que muestra las principales rutas de los balleneros del siglo XIX. Hecho por Ben Schmidt, (profesor asistente de historia en la Universidad de Northeastern), quien visualizó las rutas de los barcos cazadores de ballenas, a partir de un trabajo creado originalmente por el oceanógrafo teniente Matthew Fontaine Maury de los registros y diarios de viajes de los buques balleneros, utilizando establecidos de la NOAA (Administración Nacional Oceánica y Atmosférica). En: <https://goo.gl/ZI3kZY>.

AGRADECIMIENTOS

En primera instancia quiero agradecer a la naturaleza por su maravillosa capacidad de renacer y pulsar la vida; a pesar de todas las irreverencias cometidas por la humanidad, frente al curso natural de su devenir salvaje. Agradezco a cada ejemplar cetáceo sacrificado en pos de la iluminación de la tierra, agradezco y confío de corazón, en el poder de las madres para dar vida y promover a través de sus frutos la construcción de nuevas formas, nuevos caminos para relacionarnos y constituírnos como seres humanos amados, valorados y por sobre todo respetados y re-conocidos...

Agradezco a Daniel Quiroz, mi profesor guía, por brindarme la posibilidad de participar del proyecto Fondecyt titulado: "Una etnografía retrospectiva de la caza de ballenas en las costas de Chile, durante el siglo XIX". Agradezco a Elías Padilla, por su permanente disposición, A Gilberto Harris, por su orientación y confianza, al Archivo Nacional y a sus funcionarios, a la Universidad de Playa Ancha, por acogerme en su espacio y biblioteca.

GRACIAS MAMÁ, por confiar, PAPÁ y Güeli por insistir, gracias Chiara y Stella por NACER, gracias ALE, Negro, Dami, FAFI, Babi, Sandri, Panky, J. K., SONIA, Fiki, ELO y Juan por estar. Gracias a mí, por mi y todos mis compañeros, por los que están y por los que partieron!!! GRACIAS...



³ Vintage Sperm Whale en: <https://goo.gl/vKBwcR>

PREÁMBULO

En un inicio, el llevar a cabo esta investigación fue producto de una pulsión interna que me condujo a querer cerrar los ciclos y ponerle fin a los caminos emprendidos, siendo la Antropología para mí una herramienta teórica y metodológica que nos permite acercarnos a comprender más de cerca las diferentes manifestaciones de vida humana que existen en la tierra; sin embargo, considero sumamente relevante exponer lo delicado que significa elaborar tanta información que ha sido requerida para satisfacer o resolver diversos fines y motivos, los cuales muchas veces distan de mi consideración y anhelo, ya que el manejo a cabalidad de toda la información que pueden proporcionar los antropólogos, queda a completa disposición de quien posee los medios económicos necesarios para poder desarrollar las diferentes investigaciones sociales/culturales que evocan y competen a la Antropología como ciencia. Teniendo claro lo anterior, fue que se me complicó y alargó más aún mi proceso de titulación y cierre con esta área de las ciencias sociales.

Sin embargo, es éste el resultado del trabajo y desarrollo de una investigación propia que se inscribe dentro del proyecto FONDECYT N°11140056 titulado: “Una etnografía retrospectiva de la caza de ballenas en las costas de Chile, durante el siglo XIX” a cargo del profesor titular Daniel Quiroz. Esta investigación es a su vez, financiada en parte por el Fondo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico FONDECYT, programa subscrito a la Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica CONICYT, organismo de investigación dependiente del Ministerio de Educación de Chile.

DESDE UN COMIENZO

El beneficio que el Hombre buscó extraer de las ballenas desde el siglo XVI hasta mediados del siglo XX aproximadamente, ha sido a mi modo de ver, desmedido, por decir lo menos. El Hombre ha trazado una historia tremendamente violenta, marcada por abusos y equivocaciones en su forma de relacionarse con el mundo natural, ya que somos una especie más dentro de las diferentes especies que componen la vida en la Tierra. Considero que el reducir a aceite y huesos a estos magníficos ejemplares de vida submarina, es parte del delirio del hombre por posicionarse sobre todo lo que lo rodea, pendiente de más...

Escribir sobre la caza de ballenas fue para mí, un interesante desafío que me condujo a tener que re significar mis juicios y sentimientos frente al desarrollo de dicho oficio, al cual me acerqué sin conocer sus influencias y alcances, los cuales terminaron siendo el motor central de la presente investigación; buscando develar aquellas influencias políticas y administrativas que definieron en cierta medida la relación que establecemos con el medio natural que nos sostiene y contiene en el tiempo presente.

El proceso de investigación y recolección de información fue realizado entre Santiago, el Litoral Central y Valparaíso, recorriendo cada rincón que pudiese proporcionar la información que me acercara a descubrir cuál fue la historia de estos primeros hombres que comenzaron a desafiar la naturaleza para conseguir el combustible que había iluminado y encendido las noches del viejo mundo, en un pasado de dos siglos de distancia.

RESUMEN

Esta historia se compone por un cúmulo de situaciones, registros e interpretaciones de índole socio-cultural, que nos alumbra sobre las tendencias políticas y económicas que predominaron en los círculos de poder de nuestro territorio en el proceso histórico de constituirnos como nación independiente, trazando y definiendo de alguna manera el carácter y la impronta que predominará en Chile hasta el día de hoy. Por lo que resulta relevante el detenernos a observar este período de nuestro pasado, dilucidando aquello que alguna vez fuimos y acercándonos a comprender la trayectoria del ser humano, su sociedad y su vínculo con el entorno.

La caza comercial de ballenas llegó a Chile gracias al impulso de una prometedora industria extranjera que vino a realizar sus últimas tentativas para reflotar. Y, tomando en cuenta la exuberante abundancia que ofrecía el impecable Océano Pacífico, nada perderían alargando un poco más la anunciada muerte de tal riesgosa contienda. Sin embargo, la crisis ballenera era inminente y solo bastaba esperar unos años para que ésta quedara totalmente obsoleta, al menos sobre las tierras y mares desde donde provino. Ya a fines de siglo XIX y gracias a la modernización de los procesos de refinación y tratamiento que se estaban desarrollando con el *aceite de roca*, conocido más bien como petróleo; se logra sustituir paulatinamente la producción de aceite de ballena, en todos sus ámbitos y formatos.

El exitoso comienzo que experimentaron las primeras iniciativas balleneras extranjeras realizadas desde los diferentes puntos costeros del territorio nacional, sedujo a empresarios chilenos para invertir en el desarrollo de esta prometedora industria, que comienza a sustentarse con inyecciones de capitales mixtos, es decir tanto nacionales como extranjeros, para luego pasar a sostenerse de forma independientemente (Quiroz, 2015).

Se indagará entonces en los comienzos de la actividad ballenera en nuestro país, la cual deja como legado estrechas relaciones políticas y administrativas entre nuestros gobernantes y los empresarios norteamericanos e ingleses que, para ese entonces, abundaban en las costas del Pacífico Sur. Centrando la mirada y el enfoque de investigación en lo sucedido en el puerto de Valparaíso a mediados del siglo XIX, lugar y época en la cual se desarrolló de manera exclusiva y pionera la caza clásica de ballenas.

Este trabajo se enmarca dentro del proyecto FONDECYT N°11140056 titulado *“Una Etnografía retrospectiva de la Caza de Ballenas en las costas de Chile, durante el siglo XIX”*. Dentro del cual, se busca aportar a su constitución con el desarrollo de la presente tesis, la que pretende describir en detalle y profundidad la caza clásica de ballenas en sus comienzos y caracterizando histórica, social y culturalmente el modelo clásico, que predominó sobre el puerto de Valparaíso durante el transcurso del siglo XIX.

A la vez, el proyecto FONDECYT mencionado es la tercera fase de un desarrollo investigativo de mayor data iniciado el año 2008, que se titula *“La cacería de ballenas en las costas de Chile: una mirada desde la antropología”* [Proyecto Fondecyt 1080115]; y que continuó en 2011 con *“Antropología e Historia de la industria ballenera en Chile, 1935-1983”* [Proyecto Fondecyt 1110826]. De manera sintética, el investigador principal plantea que *“como resultado de estas investigaciones se logró establecer una secuencia histórica cultural de la caza de ballenas en las costas de Chile y caracterizar, económica, social y culturalmente cada una de sus etapas (Quiroz 2012, 2013)”*.

PALABRAS CLAVES: Caza clásica de Ballenas- Balleneros-
Valparaíso- Siglo XIX

ÍNDICE DE CONTENIDOS

I. INTRODUCCIÓN.....	1
I.1 Antecedentes generales	2
I.2 Problemática	5
I.3 Marco Teórico	6
I.4 Metodología	12
II. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA CACERÍA COMERCIAL DE BALLENAS EN OCCIDENTE.	16
II.1 Occidente, la puesta del sol.....	17
II.2 Historia de la tradición ballenera en el Mar Cantábrico	19
II.3 Caracterización del mercado	21
II.4 Situación política	23
II.5 Caracterización del oficio	26
II.6 Exploraciones científicas y naturalistas	29
III. EL ARRIBO DE EXPEDICIONES BALLENERAS A LAS COSTAS DE AMÉRICA.....	33
III.1 La nueva tierra, América.....	34
III.2 América y la estratégica expansión ballenera	35
III.3 La corona Ibérica: los vascos y su arribo a Brasil	38
III.4 La corona española: el fracaso de la Real Compañía Marítima	40
III.5 La tradición anglosajona.....	44
IV. EL ATRACO DE BALLENEROS ANGLOSAJONES AL PUERTO DE VALPARAÍSO.	54
IV.1 Balleneros extranjeros posicionados en el mar de Chile	55
IV.2 El oficio ballenero, desde el puerto de Valparaíso.....	58
IV.3 Los marinos y su vida en altamar.....	59
IV.4 El arribo	61
IV.5 El embarque	62
IV.6 La deserción	65
V. LA BALLENERÍA EN, VALPARAÍSO SIGLO XIX.	68

V.1	Las ballenas del Pacífico sur antes de la ballenería extranjera	69
V.2	La experiencia ballenera	70
V.3	La caza clásica en Valparaíso	72
V.4	Iniciativas pioneras de ballenería en Chile.....	75
V.5	Establecimiento industrial	80
VI.	BREVE DESCRIPCION DEL OFICIO BALLENERO: BARCO ESCUELA. ..	83
VI.1	Descripción de la caza clásicas de ballenas.....	84
VI.2	La persecución y caza	86
VI.3	El corte y fundición de la grasa	89
VI.4	El barco ballenero anglosajón.....	91
VI.5	Estratificación del trabajo.....	92
VI.6	El barco escuela	93
VII.	CONCLUSIONES.....	98
VIII.	BIBLIOGRAFÍA.....	102
IX.	ANEXOS	106
IX.1	Solicitud del Capitán Wooster	106
IX.1.1	ANHCh, Capitanía General, Vol. 1050.	107
IX.2	La vista del Fiscal	108
IX.2.1	Foja 320v.	109
IX.3	Resolución del gobierno	111
IX.3.1	Foja 321v.	112

ÍNDICE DE IMÁGENES

ILUSTRACIÓN 1 pág. 8 **“La caza pelágica de ballenas”**, Xilografía realizada por Lowell LeRoy Balcom en 1839. Encontradas en Mocha Dick o la Ballena Blanca del Pacífico de Jeremiah N. Reynolds. 2009 Santiago. Ed.: Pehuén.

ILUSTRACIÓN 2 pág.20 **“Provincia delle Qvattro Citta 1696.”** Mapa de la Hermandad de las Marismas, Provincia delle Qvattro Citta en 1696, realizado por el cartógrafo Giacomo Cantelli da vignola (federación de los principales puertos del cantábrico que forman poder naval de primer orden al servicio de la corona de Castilla) encontrado en: <https://goo.gl/Twtq9f>

ILUSTRACIÓN 3 pág. 24 **“Mapa de Terranova S.XVII”** mapa de terranova Extreme Americae versus Boream, ubi Terra Nova Nova Francia Adjacentiaq. Amsterdam, 1667. Joan Blaeu. De la edición francesa de 1667 del Grand Atlas de Blaeu. (Una derivación basada en el mapa 1632 de Champlain en: <https://goo.gl/zHZR86>

ILUSTRACIÓN 4 pág. 27 **“La industria pesquera irlandesa vasca en el siglo XVI”** Dibujo de los pescadores españoles que capturaban, fumaban y disparaban escenas similares a las de los peces se habrían presenciado en las costas sur y oeste de Irlanda. en: <https://goo.gl/USr5oz>

ILUSTRACIÓN 5 pág. 28 **“Ballena Franca o Eubalaena Glacialis”** Grabado en puntillismo encontrado en: <https://goo.gl/MSBkYy>

ILUSTRACIÓN 6 pág. 34 **“Planisferio Mural Universalis Cosmographia 1507”** realizado por Martín Waldessemüller en el año 1507. Encontrado en: <https://goo.gl/A955WH>

ILUSTRACIÓN 7 pág.39 **“Vizcaína pequeña chalupa que va a la pesca de la ballena”** Balleneros Vascos siglo XVII, Vizcaína, pequeña chalupa que va a la pesca de la ballena, sin año ni autor, encontrado en: <https://goo.gl/cHBPvM>

ILUSTRACIÓN 8 pág. 50 **“Cachalote o Sperm Whale”** Grabado en puntillismo encontrado en: <https://goo.gl/MSBkYy>

ILUSTRACIÓN 9 pág. 58 **“Oleo, Bahía de Valparaíso 1840”** Pintura al oleo representando escena de la historia y vida popular de America Latina. Elaborado por Rugendas, M. Alemán, encontrada en: <https://goo.gl/jEgaip>

IMÁGEN 1 pág. 72 “**Puerto de Valparaíso 1890**” Fotografía del almacenamiento del puerto durante la segunda mitad del siglo XIX, se identifican barriles de aceite de ballena apilados detrás de las carrozas y sacos. Encontrada en:

<https://goo.gl/hw3vxD>

IMÁGEN 2 pág.85 “**Barca ballenera norteamericana Charles Morgan 1841**” Fotografía del Charles W. Morgan, el último ejemplar de la flota ballenera estadounidense.

ILUSTRACIÓN 10 pág.87 “**La cofa**” Xilografía realizada por Lowell LeRoy Balcom en 1839. Encontradas en Mocha Dick o la Ballena Blanca del Pacífico de Jeremiah N. Reynolds. 2009 Santiago. Ed.: Pehuén

ILUSTRACIÓN 11 pág.88 “**El Arponazo**” Xilografía realizada por Lowell LeRoy Balcom en 1839. Encontradas en Mocha Dick o la Ballena Blanca del Pacífico de Jeremiah N. Reynolds. 2009 Santiago. Ed.: Pehuén

ILUSTRACIÓN 12 pág.89 “**Despostando una ballena**” Xilografía realizada por Lowell LeRoy Balcom en 1839. Encontradas en Mocha Dick o la Ballena Blanca del Pacífico de Jeremiah N. Reynolds. 2009 Santiago. Ed.: Pehuén

ILUSTRACIÓN 13 “**El Arponero**” Xilografía realizada por Lowell LeRoy Balcom en 1839. Encontradas en Mocha Dick o la Ballena Blanca del Pacífico de Jeremiah N. Reynolds. 2009 Santiago. Ed.: Pehuén

ILUSTRACIÓN 14 “**Los pormenores de la caza**” Xilografía realizada por Lowell LeRoy Balcom en 1839. Encontradas en Mocha Dick o la Ballena Blanca del Pacífico de Jeremiah N. Reynolds. 2009 Santiago. Ed.: Pehuén

I. INTRODUCCIÓN

La investigación presentada a continuación relata la historia de cómo fue que llegó la ballenería extranjera a nuestras costas, durante el siglo XIX específicamente al puerto de Valparaíso; donde se instaló con un modo de operar particular denominado caza clásica o pelágica de ballenas, la cual funcionó durante un periodo de un siglo aproximadamente, antes de recibir otras influencias que le hiciesen modificar sus tradicionales métodos. Haciendo un amplio recorrido desde sus raíces, esta tesis se compone por siete capítulos, el primero corresponde a la Introducción, donde se manifiestan los Antecedentes Generales del tema en cuestión, para luego presentar la Problemática, la Justificación, la Hipótesis, el Marco Teórico y la Metodología. El segundo capítulo presenta los Antecedentes Históricos que existen sobre la Cacería Comercial de Ballenas en Occidente, describiendo la tradición ballenera vasca y sus implicancias; para luego cerrar exponiendo las huellas que dejaron las diferentes expediciones científicas-naturalistas, las que contribuyeron información trascendente que favoreció al desarrollo y expansión de esta incipiente industria. El tercer capítulo, relata el Arribo de los Primeros Emprendimientos Balleneros en las Costas de América, describiendo las diferentes corrientes que se desarrollaron en los distintos puntos del continente americano, las disputas sobre el control geopolítico, para luego terminar con la caracterización de la industria ballenera anglosajona y los procesos de globalización que ésta propuso. El cuarto capítulo, describe la llegada y desembarco de los Primeros Balleneros Extranjeros de habla Anglosajona al Puerto de Valparaíso, destacando la importancia que tienen los puertos en el desarrollo de esta empresa, para luego caracterizar la situación social y política que se desenvuelve en torno a la ballenería, durante este periodo; enfatizando en la realidad local y sus transformaciones. El quinto capítulo describe la Experiencia Ballenera desarrollada en Chile en sus diferentes períodos, describiendo y aportando información sobre las primeras iniciativas balleneras financiadas por capitales nacionales. El sexto capítulo, es el que relata en profundidad las principales características y formas de operar que identificaban a la caza clásica

de ballenas en su apogeo y desarrollo. Para terminar con el séptimo capítulo que da cuenta de las conclusiones alcanzadas con la presente investigación.

Lo anterior busca componer un relato que logre caracterizar histórica, social y culturalmente la caza de ballenas desarrollada desde el Puerto de Valparaíso, durante el transcurso del siglo XIX, reconociendo la presencia de un modelo denominado caza clásica o pelágica de ballenas, heredera de la tradición ballenera anglosajona.

I.1 Antecedentes generales

Los primeros registros de cacería comercial de ballenas en el mundo occidental se remontan al siglo XI aproximadamente, con las prácticas de cacería artesanal desarrolladas por grupos de pescadores vascos, quienes comenzaron a interesarse en obtener la grasa, la carne y las barbas de ballenas, para luego comercializarlas en las diferentes regiones de Europa y del viejo mundo (Aguilar, 1986).

Hacia el siglo XVI, la ballenería vasca ya se había difundido por diversas regiones del planeta, seduciendo a pescadores y navegantes holandeses, ingleses, alemanes, daneses, escoceses y norteamericanos, a interiorizarse dentro de esta productiva práctica, hecho que provocó un aumento significativo en los volúmenes de caza de ballenas en los mares del ártico, disminuyendo considerablemente la población de cetáceos en estas latitudes. Induciendo de esta forma diversos viajes hacia el descubrimiento de nuevas rutas de caza, que ya para fines del siglo XVIII incluyeron al Océano Pacífico (Davis, Gallman, & Gretel, 1997).

Debido al auspicioso ejercicio ballenero que se desarrolló en los puertos de Nantucket y New Bedford (Nueva Inglaterra y EE.UU.), es que comenzaron a aumentar vertiginosamente las capacidades productivas en la industria ballenera, de manera que hacia el año 1845, las embarcaciones de ambos puertos

comenzaron la denominada “Edad de Oro” de la ballenería internacional (Cohat, 1990).

La “Edad de Oro” trajo además de un crecimiento acelerado de la industria, una potencial escasez del recurso, forzando a los balleneros a explorar nuevas rutas. Además, desde un plano político se advierte que muchos de los balleneros estadounidenses llegaron a las costas chilenas *“por razones del interés de algunos armadores que se vieron afligidos por las circunstancias propias de la guerra angloamericana, de ruidosas consecuencias para la economía neolinglesa, en especial para la isla de Nantucket, centro de producción de aceite de ballena, cuyo principal mercado era Londres. Fue menester, entonces, para salvar del desastre a la actividad buscar nuevos mercados y también mares más seguros para el trabajo de las naves cazadoras, y que idealmente estuviesen libres de las vigilantes correrías británicas”* (Martinic, 1987, pág. 11).

Siendo que la guerra angloamericana obstaculizó progresivamente las ventas estadounidenses en Londres y la libre navegación de naves del mismo país en el Atlántico norte, donde ingleses y escoceses navegaban con propiedad sobre todo el atlántico, abarcando así desde el extremo norte en las aguas polares de Spitzberg, hasta las australes aguas de América del sur, llegando incluso a establecerse en las islas Malvinas (Cohat, 1990).

Es en el año 1789 cuando se consigue dar muerte al primer cachalote frente a las costas del océano pacífico sudamericano (Starbuck, 1878, pág. 96), marcando con este hito el comienzo y la apertura para las expediciones balleneras en los mares del sur (Pereira Salas, 1971). Las cada vez más frecuentes visitas de balleneros a los puertos de Talcahuano, Valparaíso, San Carlos de Ancud, Coquimbo y Caldera contribuyeron directamente en el surgimiento de una intensa vida comercial en los puertos nacionales, lo que a su vez estimuló, entre otros resultados, a la formación de las primeras empresas balleneras, que con aportes de capitales nacionales o mixtos se proponen dedicar parcial o completamente a la caza pelágica de cetáceos, en las costas de nuestro territorio (Sandoval Hernández, 1986).

La caza pelágica de ballenas, denominada también “*caza clásica*” o “*caza yanqui*”, define el modo con que operaron los primeros balleneros que incursionaron en las costas de nuestro país. Esta forma de cazar ballenas fue la popularizada y descrita detalladamente en la conocida novela “*Moby Dick, la ballena blanca*”, de Herman Melville publicada en el año 1850, y que posteriormente sería fuente de inspiración para numerosos libros y películas sobre el tema.

Muchísimas fueron las expediciones balleneras que bordearon las costas de Chile durante el siglo XVIII y todas funcionaban bajo el modelo de “*caza yanqui*”, el que progresivamente termina estableciéndose como la manera predilecta que utilizaban los balleneros para operar desde el puerto de Valparaíso. Diferente es lo que sucedió en otras latitudes de nuestro territorio, donde las experiencias balleneras que se aplicaron y establecieron funcionaron bajo otro modelo de caza, denominado “*caza tradicional*”, la cual no voy a entrar a describir en este trabajo.

Durante el transcurso del siglo XVIII, en el puerto de Valparaíso se vivía un clima de constante tensión y precariedad, debido, entre otras cosas a la permanente situación de alerta a la que estaban expuestos los puertos y las comunicaciones con el exterior, donde se encontraban aconteciendo diferentes disputas, guerras e independencias. Ante esto es que la corona española recomendaba mantener en pie de guerra sus puertos, sin embargo, éstos no contaban con los medios, ni recursos necesarios para mantener activo el estado de los fuertes y defensas del puerto, por lo tanto todos los movimientos comerciales entre Chile y Perú corrían por cuenta y riesgo de los propios comerciantes (Cobos, 1999, pág. 20). Estos a la vez, se veían constantemente amenazados por iniciativas extranjeras del confesado mercantilismo, industrialismo, poderío naval y ambiciones personales de los monarcas, que dirigían las potencias mundiales, que se a su vez se abalanzaban sobre los mares y territorios sudamericanos.

Lo anterior generó que cualquier nave extranjera que se identificara sobre el horizonte del puerto de Valparaíso, desencadenara la alerta temiendo por posibles bloqueos de comunicación y desembarcos no deseados, contrabando, entre otras consecuencias. Manteniendo así al cuerpo defensivo en un permanente estado activo, gracias a las constantes visitas de diversos navíos franceses e ingleses, que buscaban entre otras cosas, conseguir ventajas comerciales para ampliar los mercados para sus productos, perturbar el comercio externo con Perú o bien, aprovisionarse de víveres, aguadas y/o reparar sus embarcaciones (Villalobos, 1990, págs. 13-25).

Considerando que el puerto de Valparaíso se veía constantemente intervenido y amenazado por diversas embarcaciones de origen inglés y norteamericano, que dedicadas a la cacería de lobos marinos y ballenas, buscaban incursionar comercialmente en estas latitudes por medio de la vía del contrabando, sin descartar los puertos; es que se mantenía presente el temor de que en cualquier momento podría haber una posible invasión de naves inglesas o norteamericanas, en cualquier punto de la costa (*op.cit.*; pág. 137-152).

I.2 Problemática

Los 83.850 Km de línea de costa que posee nuestro territorio nacional, nos brindan claramente, más posibilidades de relacionarnos con el medio marino, de las que solemos conocer o bien tan solo considerar; como parte de nuestra historia y tradición cultural. Ya que muchos de los asentamientos urbanos se ubicaron en tierras del interior (herencia de la tradición Española) buscando mejores suelos y tierras para el cultivo, por sobre la valoración de las artes de pesca, caza y recolección de los bienes que proporciona el medio marino. Considero que nutrir la caracterización de nuestro pasado histórico, resulta fundamental para comprender mejor nuestro presente como sociedad.

Por lo que el caracterizar histórica, social y culturalmente la caza de ballenas desde el puerto de Valparaíso, durante la primera mitad del siglo XIX, reconociendo la presencia de un modelo, una lógica y un imaginario representado por lo que se ha denominado caza clásica o pelágica de ballenas será el objetivo central de la presente investigación.

Dentro de lo anterior identificaré y entrelazaré los antecedentes existentes, que me permitan reconstruir la caza de ballenas desde el puerto de Valparaíso durante el primer periodo del siglo XIX. Para luego reconstruir por medio de los diferentes documentos históricos y literarios, las principales características de los primeros proyectos balleneros, dentro del mismo siglo anteriormente mencionado.

Buscando revelar todas aquellas características sociales, culturales, políticas y económicas que movilizaron dicho emprendimiento comercial, propongo desarrollar un documento que dé cuenta de de este pasado, describiendo las principales influencias de su surgimiento e instalación.

I.3 Marco Teórico

Situándonos en lo que fue el comienzo de la caza comercial de ballenas para Chile en el siglo XIX, quisiera partir de la consideración de que esta práctica fue una tradición cultural que tal como nos describe Akimichi (1988) es *“un conocimiento compartido... que es transmitido a través de generaciones que comprende un patrimonio y cosmovisión común, una comprensión de las relaciones ecológicas (incluyendo espirituales) y tecnológicas entre los seres humanos y las ballenas”* (pág. 75)

Cuando hablamos de tradición surge la imagen de un mundo antiguo, la de un pasado para muchos lejano y conservador, basado en ritos y costumbres típicas de una época anterior, estática e inmutable, que viéndola así invalidamos su dinamismo y heterogeneidad, ignoramos y se nos hace poco factible que

muchos de los elementos de esta, pueden cambiar y modificarse según los requerimientos de los actores que la practican. Sin embargo:

“La “costumbre” en las sociedades tradicionales tiene la función doble de motor y engranaje. No descarta la innovación y el cambio en un momento determinado (...) Lo que aporta es proporcionar a cualquier cambio deseado (o resistencia de la innovación) la sensación de lo precedente, de la continuidad social y la ley natural tal y como se expresan en la historia (...) La “costumbre” no puede alcanzar la invariabilidad, porque incluso en las sociedades “tradicionales” la vida no es así”. (Hobsbawm, 2002, pág. 9) Precisamente, es esa última condición de incertidumbre y liquidez, movida por el conflicto y las generaciones, la que muchas veces obliga a refundar una tradición, si bien ésta no se destruye, cambia a otra siendo ella misma, con nuevos actores, con nuevas características que muchas veces serán la actualización de ésta, que le permite persistir y tener cabida en el imaginario y tiempo.

Históricamente, la figura de la tradición estuvo sujeta al mundo rural en sociedades y/o comunidades pre-modernas donde la principal característica fue su condición hermética, la cual vemos doblegada por la tradición ballenera heterogénea y dinámica, con múltiples capacidades de auto inventarse como nos propone el autor Eric Hobsbawm al definir *“El término “tradición inventada” se usa en un sentido amplio, pero no impreciso. Incluye tanto las “tradiciones” realmente inventadas, construidas y formalmente instituidas, como aquellas que emergen de un modo difícil de investigar durante un periodo breve e inmensurable, quizás durante unos pocos años, y se establecen con rapidez (...) la “tradición inventada” implica un grupo de prácticas, normalmente gobernadas por reglas aceptadas abiertas o tácitamente y de naturaleza simbólica o ritual, que buscan inculcar determinados valores o normas de comportamientos por medio de su repetición, lo cual implica automáticamente continuidad con el pasado”.* (2002:7)

Tradición que se inventa y mantiene fundamentalmente sobre el barco ballenero el cual navega en arduos mares, viajando, transportando y atravesando los diversos océanos que en sí fusionan los límites fronterizos de los diferentes

pueblos, naciones y culturas que interactúan en la Tierra. Siendo la tradición ballenera contenida y movilizada por esta embarcación la cual además, establece una forma y un modo particular de operar, definido en este caso particular cómo la *caza clásica o pelágica de ballenas*.

“Los norteamericanos introdujeron en el siglo XVIII una innovación que transformara la caza de ballenas en el mundo. Consistía en la transferencia del proceso de elaboración del aceite desde instalaciones costeras a la cubierta de un buque, equipado con grandes hornos de ladrillos (Davis, Gallman, & Gretel, 1997, pág. 36). Esta innovación mejoró la calidad del aceite al procesar la grasa de inmediato y permitió realizar expediciones de larga distancia que duraban entre tres y cuatro años. (Quiroz, 2014)



ILUSTRACIÓN 1. “La caza pelágica de ballenas”

Busco identificar este emblema marino como el elemento central de la reproducción de esta tradición. Sin dejar de considerar que este se mantiene gracias a un puerto, canal de conexión con las bases terrestres, las que provisionan y renuevan a los tripulantes, además de los materiales necesarios

para llevar a cabo la caza y pesca de la ballena. *“Los balleneros se acercaban a las costas sudamericanas en busca de provisiones, para efectuar algunas reparaciones y para completar las tripulaciones afectadas por muertes y deserciones”* (op.cit., 2014).

Tomando el barco ballenero como un elemento central para mi análisis propongo exponer dos enfoques de interpretación sobre este, los cuales se entrelazan provocando una mixtura y densidad para las miradas. La primera interpretación la llevo al carácter pragmático de la nave, la cual represento como una escuela de aprendizajes que enseña tanto la técnica como la práctica del trabajo efectuado por el cazador de ballenas. Trabajo que en sí mismo lo define desde el ámbito individual como del colectivo, en el sentido que damos al mundo nuestra percepción del papel que jugamos en la sociedad y su contribución a la realidad objetiva de la vida (Freitag, 2012). Frente a esto el tener un trabajo es lo que nos identifica y por lo cual somos identificados, entonces ser ballenero es ser identificado por el oficio que realizaron, oficio entendido como *“un conjunto de saberes y habilidades específicos transmitidos generacionalmente”* (Santos, 2001), y que se caracteriza por ser artesanal, heterogéneo y dinámico. Parte de nuestra forma de ser y estar en el mundo es definida por el oficio que ocupamos, y el oficio artesanal de los balleneros del siglo XIX, es un trabajo que se forja a través de las tradiciones y costumbres vividas entre ellos, sobre la nave.

La segunda interpretación que propongo tiene que ver con la historia social, económica y política de aquella época, que vio desde finales del siglo XVIII la presencia de barcos balleneros en los diferentes puertos de nuestro país, lo que trajo consigo una serie de sucesos que llevaron a Chile a querer participar de esta empresa.

“La presencia de balleneros extranjeros en las costas de chilenas desde 1789 estimulará una serie de emprendimientos nacionales, de distinta magnitud, algunos de gran escala bajo el modelo de la caza pelágica estadounidense...” (Quiroz, 2014).

Para ese entonces vemos como Chile sujeto a la realidad latinoamericana, comienza a entrar en procesos de modernización e independencia, con una importante influencia de las ideas matrices de la Ilustración, de las cuales destaco dos rasgos importantes: *“se adoptan ideas liberales, se expande la educación laica, se construye un estado republicano y se introducen formas democráticas de gobierno, pero todo esto con extraordinarias restricciones (...) segundo, a diferencia de la trayectoria europea, la industrialización se pospone y se sustituye por un sistema exportador de materias primas que mantienen el atraso de los sectores productivos”* (Larraín, 1997, pág. 319).

Sobre el segundo punto propuesto por el sociólogo Jorge Larraín me interesa destacar que Chile se inscribe ya desde esa época, bajo la lógica de un sistema extractivista y desmesurado, que se mantiene hasta el día de hoy. Por lo que conectando esta idea con la propuesta de Immanuel Wallerstein, quien plantea el mundo como un todo interconectado denominado como “moderno sistema mundo”, el cual por medio del océano, llega a conectarnos con el desarrollo globalizado de esta empresa. La interconexión natural por medio de esta enorme masa de agua salada, me llevo a pensar que el desarrollo de la industria ballenera a nivel mundial está sujeto a una serie de sucesos que podemos explicar desde la teoría de la economía mundo. Wallerstein sostiene que el capitalismo, como sistema social histórico, ha integrado múltiples formas de trabajo que replican una lógica de formas y modos de producción basados en la acumulación y enajenación de sus componentes. Con esto los países no tienen economías particulares, sino son parte de la economía-mundo.

“Esta división del trabajo se ha hecho expansiva en todo el mundo, de lo que hablamos es la existencia de un intercambio desigual. Este proceso no solo se generó desde la situación particular entre capitalistas y proletarios y semi-proletarios, sino que a nivel mundial generó “una transferencia de una parte de la ganancia total (o excedente) producida de una zona a otra...era una relación de centricidad-perifericidad...la desviación del excedente hacia el centro concentraba

allí más capital y ponía a disposición del centro unos fondos desproporcionados para continuar la mercantilización” (Wallerstein, 1998, pág. 22).

Para esto recurriré a realizar una minuciosa observación de la historia, que me permita desde una perspectiva antropológica construir una etnografía con eventos del pasado, de los cuales solo nos quedan algunos vestigios como las fuentes de primero orden y la memoria colectiva. Frente a esto adhiero a lo que propongo entonces es hacer una simbiosis entre antropología e historia, considerando lo propuesto por Marshall Sahlins cuando dice que:

“La historia es ordenada por la cultura, de diferentes maneras en diferentes sociedades, de acuerdo con esquemas significativos de las cosas. Lo contrario también es cierto: los esquemas culturales son ordenados por la historia, puesto que en mayor o menor grado los significados se revalorizan a medida que van realizándose en la práctica” (1997:9)

La relación que queda entre cultura e historia nos lleva a repensar el viaje etnográfico como el mero traslado del investigador desde un lugar a otro; cuando en realidad, el viaje etnográfico no solo remite a un traslado *espacial*, sino que también a uno *temporal*, inclusive pudiendo éste último prescindir del primero (Sarrabayrouse, 2009). A partir de esto el espacio etnográfico ha de ser redefinido pues *“en realidad, son las prácticas concretas las que crean las regiones etnográficas (...) el “campo” (etnográfico) apareció ante mí, como una red de relaciones históricamente situadas antes que como un espacio cerrado. Se trataba de un espacio practicado...”* (2009, pág. 64) . Este espacio practicado, ajeno a la contemporaneidad me permite considerar la posibilidad de hacer etnografía de un espacio que físicamente no existe actualmente más allá que en los recuerdos y la memoria colectiva, y por tanto se vuelve un espacio susceptible de ser sometido a una etnografía.

Para el desarrollo de este ejercicio etnográfico se considera fundamental la revisión documental en archivo, pues *“estos fragmentos de memoria escrita son indispensables para aliviar la memoria oral del grupo de precisiones que –en la*

mayoría de los casos, puede aplicarse a un pasado reciente...” (Rubin, 1981, pág. 33). Sin embargo el pasado de esta historia no es reciente, por lo que afinando nuestra percepción al respecto de la información recolectada, no puedo dejar de considerar que la revisión de archivos contempla *“el carácter fetichista de los documentos, mostrando que tras los mismos se encuentra una multiplicidad de relaciones sociales”* (Sarrabayrouse, 2009, pág. 79), ya que *“el sistema simbólico es sumamente empírico. Somete sin cesar las categorías reconocidas a los riesgos mundanos, a las inevitables desproporciones entre los signos y las cosas; mientras que, a la vez, permite a los sujetos históricos, singularmente a la aristocracia heroica, construir creativa y pragmáticamente los valores vigentes”* (Sahlins, 1997, pág. 13). Solo cabe acotar entonces que dichos valores vigentes, son transferidos a los documentos que se constituyen como fuentes de primer orden.

Revalorizando la posibilidad de construir una etnografía basada en la recopilación de fuentes escritas, siendo estas las portadoras de vestigios y restos de lo que *“alguna vez fue voz hablada, relato oral e información recogida o entregada directamente por informantes”* (Martínez, 2003). Considero la idea de que podemos encontrar diversos discursos dentro de un relato, leeré y analizaré las fuentes bajo estos paradigmas.

I.4 Metodología

El siguiente trabajo corresponde a una investigación de carácter cualitativa, que construye su análisis sobre las múltiples situaciones sociales que giran en torno al desarrollo de la consolidada industria ballenera extranjera en nuestras costas. Pero también y sobre todo, busca analizar los registros de la incipiente ballenería nacional durante el transcurso del siglo XIX; enfatizando la mirada en la visión de los actores implicados y en el análisis contextual de la misma e identificando significados, ideas y sentimientos que se encuentran presentes en

los diversos documentos, desde los cuales se desprendieron los resultados e interpretaciones de esta tesis.

Considerando que la principal fuente de información que conformó este trabajo provino de un proceso de revisión documental/bibliográfico, es que resulta significativo ahondar de manera exhaustiva en la definición metodológica que encauza el desarrollo investigativo del presente. La siguiente investigación es de tipo exploratoria y descriptiva, que realiza un exhaustivo estudio de los registros documentales que existen sobre el desarrollo de la ballenería en nuestro país, con posterior análisis e interpretación de datos. Metodología que, a diferencia de las clásicas etnografías, donde la *“observación participante”* y el *“estar ahí”* son los argumentos y herramientas principales para recolectar la información (Malinowski, 1922). Nos vemos en sumidos en esta otra alternativa, debido que la temática de la ballenería, carece de una temporalidad actual que nos permita por un lado observar, y por otro estar ahí para entrevistar directamente a los principales implicados; este trabajo propone la premisa de utilizar lo que hay, para reconstruir esta historia. Investigando así, hechos, acontecimientos y procesos que no obstante, cuentan con un importante cuerpo de fuentes documentales que posibilitan el desarrollo de una etnografía basada en los archivos historiográficos del tema.

“La etnografía de eventos pasados, llamada también etnografía histórica (Wietschoke, 2010), se basa en la habilidad de sus practicantes en examinar lo ignorado o llamar la atención sobre aquellas áreas de la vida que no han sido cuestionadas o han pasado inadvertidas (Wilson, 1993, pág. 16). Los materiales son entonces, un conjunto de recortes, recuerdos y ruinas que debemos integrar en una etnografía histórica, que entregue una narración plausible sobre la historia, características y funcionamientos de lo que estamos observando” (Quiroz, 2015).

Haciendo una especie de simbiosis entre antropología e historia, es de interés en esta investigación el lograr complementar la información disponible en los diversos archivos históricos, con la mirada que interpreta, proporcionada por la disciplina antropológica.

Este enfoque pretende reconstruir la historia remitiendo dudas y preguntas, que muchas veces se responden en silencios y vacíos, que sin duda aportan información, la cual luego es corroborada en los diferentes trabajos etnográficos y literarios realizados al respecto; reconstruyendo un relato que busca describir en profundidad los inicios de la ballenería en Chile, durante el transcurso del siglo XIX, en el puerto de Valparaíso específicamente.

El acercarme sin muchos conocimientos a una búsqueda dentro del archivo nacional fue un arduo y largo trabajo de leer, releer y perderme en infinitas líneas que poco a poco fui reconociendo y vislumbrando entre ellas, indistinguibles huellas de humanidad, reflejadas entre los diversos permisos, autorizaciones, declaraciones, en torno al quehacer ballenero. Aquello me acercó a reconocernos también dentro de estos personajes del pasado, que viven a la vez dentro de nuestro presente. Porque identifiqué que, desde tiempos inmemoriales, hombres y mujeres han perseguido de diferentes maneras la búsqueda de su realización personal, tramando desde ámbitos tanto públicos como privados, diversos ejercicios para llevar a cabo tal cometido, que muchas veces no mide sus consecuencias. Y frente a esto me declaro consiente de integrar dentro de esta lectura mi propia subjetividad y forma de comprender el mundo y sus fenómenos.

Integrando las aprehensiones y distancias que como investigadora tengo con esta área de trabajo, el acercarme a buscar información dentro de los archivos fue todo un desafío que comenzó primero con un “*no saber bien qué es lo que se está buscando*”, y continuó en un “*¿y por dónde debo empezar?*” y siguió luego en un “*¿dónde buscar?*”; Preguntas y respuestas que solo la experiencia *in situ* me llevó a responder, el ir una y otra vez a los periódicos de esa época, al archivo y biblioteca nacional, me terminó llevando a comprender que lo que integran los archivos y datos del pasado, no son más que pedazos de historias repartidas en infinitas cajas de cartón que guardan, sin mucha lógica entre sí, diversos papeles escritos, ilustrándonos sobre ordenamientos, orgánicas e instituciones del pasado, que con el paso del tiempo han cambiado y modificado sus formas y categorizaciones; sin embargo dentro de ellos se puede reconstruir la voz del

pasado, hilvanando los diferentes requerimientos y servicios que fueron expuestos y/o solicitados por nuestros antepasados.

“Esta voluntad de dar una voz a los que por lo general no tienen derecho a la palabra, existe también en trabajos sobre el pasado. El problema principal, en efecto, consiste en conseguir fuentes que permitan reconstruir la “visión de los vencidos”. Como lo sabemos, debido a una suerte de “elitismo documental”, entre más poderosa, rica y prestigiosa sea una persona, es más fácil encontrar fuentes sobre ella para proceder a una reconstrucción biográfica. En muchos casos, los miembros de los grupos dominados no escribían y dejaron muy pocos documentos que permiten entender sus sentimientos, sus ideas, sus acciones. Por esta razón, las “clases populares” aparecen a menudo en trabajos históricos solo a través de números y del anonimato, perdidos en estudios demográficos o cuantitativos” (Bosa, 2010, pág. 24).

Sin embargo, en un trabajo de archivo es posible ir más allá, y esa es la propuesta presentada a continuación: lograr entrever los sentidos internos de las conductas y las prácticas, reconstruyendo desde el interior, los pensamientos de las personas estudiadas, sus creencias íntimas, sus sentimientos, sus sensibilidades y actividades que den cuenta de la heterogeneidad de la sociedad común. Haciendo énfasis en los matices, las contradicciones, las tensiones, las ambigüedades o el desorden (*op.cit.*, pág.24).

El presente proyecto pretende construir a partir de ciertos fenómenos culturales, un análisis que contemple y vincule las principales cualidades del objetivo en cuestión. Siendo una investigación exploratoria y descriptiva, busca relatar en profundidad aquellas características que representen de mejor manera el modelo y la lógica de los primeros emprendimientos balleneros del siglo XIX, zarpados desde el puerto de Valparaíso.

II. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA CACERÍA COMERCIAL DE BALLENAS EN OCCIDENTE.

“Y allí el Leviatán,
la mayor de las criaturas, en la profundidad
y como si fuese un promontorio, duerme y nada
como si fuera tierra móvil, respira por las branquias
y lanza el mar entero por un chorro.”
(MILTON, PARAISO PERDIDO, 1667)

II.1 Occidente, la puesta del sol

Al hablar de Occidente nos referimos a la región del planeta que se sitúa en el punto cardinal Oeste, punto hacia el cual -mirado desde nuestro territorio- vemos como desciende el sol sobre el mar, en cada atardecer. *Occidente*, claramente concierne mucho más que aquella definición, pero esta pequeña idea, nos sirve para comenzar. El concepto “*Occidente*”, también define al conjunto de culturas que sucumbieron ante aquellas monarquías que se encontraron bajo el control social, político y religioso de la Iglesia Católica Apostólica Romana, entidad que desde sus inicios buscó expandirse e imponerse por sobre todos los seres humanos, como la única verdad tolerada; transformando y unificando la multiplicidad de creencias bajo este dogma unitario. Prontamente aquellos cambios trascendieron de lo ideológico a lo material, y cada rincón del planeta fue sometido por la fuerza, a esta lógica política, económica e ideológica *occidental*.

“El espacio de un mundo dentro del horizonte ontológico, es el espacio del centro, del estado orgánico y autoconsciente sin contradicciones porque es el estado imperial (...) Hablamos del espacio político, el que comprende todos los espacios, los físicos existenciales, dentro de las fronteras del mercado económico, en el cual se ejerce el poder bajo el control de los ejércitos” (Dussel, 1996, pág. 13).

Siguiendo la idea del filósofo Argentino Enrique Dussel, podemos extraer que desde Europa, se construye una forma de ordenamiento social, convertido progresivamente en un instrumento de opresión, al servicio de la dominación de los centros de poder, expandidos con toda su fuerza hacia la periferia, donde cada cultura sobrevive a la invasión reconstruyendo su propia verdad, y que no deja de verse impregnada por este centro que domina en todo momento. Sin embargo, en los diversos puntos del planeta, estos grupos culturales subordinados saben sobreponerse, nutriéndose desde las raíces e identidades particulares de sus propios espacios geográfico-culturales, reestructurando así su cultura tradicional por medio de diversas estructuras transicionales (Munizaga, 1961) que atenúan el choque cultural, permitiéndoles sobrevivir como grupo dentro de un contexto de

asimilación cultural y además reelaborando nuevas formas, frente a la historia declarada por los vencedores y conquistadores de la humanidad. Es así como tanto en tierras latinas como árabes, en los terrenos cálidos de África o en las lejanas tierras asiáticas, las diversas culturas van olvidando cómo era el mundo cuando ellos eran su propio centro, y van acomodándose -más a la fuerza que por propia decisión, a un nuevo mapa mundial.

“La modernidad comienza cuando se derrumba el milenario Mediterráneo. Desde los cretenses y fenicios, hasta los árabes y venecianos, el Mediterráneo era el mar central; era el centro de la historia mundial. Sin embargo, enclaustrada la Europa germano latina por el mundo árabe turco (que llegaba desde el sur de España en Andalucía, hasta las puertas de Viena, después de la caída de Constantinopla), no podía expandirse por el ancho mundo. Las cruzadas medievales fueron el primer intento expansionista europeo, pero los árabes eran lo suficientemente fuertes para volver las fronteras a su situación anterior. Llegado el siglo XIV, comienzan primero los portugueses y después los españoles a internarse en el Atlántico Norte (que será desde fines del siglo XV hasta hoy, el centro de la historia). España y Portugal desenclaustran Europa para el occidente; Rusia lo hará por el oriente. En el siglo XVI España descubre el Pacífico por el occidente y Rusia por el oriente. El mundo árabe es ahora el enclaustrado, y pierde la centralidad que había ejercido en casi mil años. España y Portugal dejarán después lugar al imperio Inglés. Europa es ahora el centro. Desde la experiencia de esta centralidad basada en la religión, surge la certeza de que la representación del entendimiento es la constituyente. Desde el "yo conquisto" al mundo azteca e inca, a toda América; desde el "yo esclavizo" a los negros del África vendidos por el oro y la plata logrados con la muerte de los indios en el fondo de las minas; desde el "yo venzo" de las guerras realizadas en India y China hasta la vergonzosa "guerra del opio"; desde ese "yo" aparece el pensar cartesiano del ego cogito” (Dussel, 1996, págs. 19-20).

Es desde este “Nuevo Mundo” y su constitución racional (a partir de la eminente frase “pienso, por lo tanto, existo”), que caracterizará de manera general

todo el contexto histórico-cultural en el cual transitaremos a lo largo de este relato, donde nos remitiremos a hablar de las culturas balleneras que se desarrollan desde Occidente.

II.2 Historia de la tradición ballenera en el Mar Cantábrico

Con “tradición ballenera” nos referimos al complejo cultural que comprende por un lado las diversas maneras de capturar las ballenas, y por otro, las distintas formas de usar cada una de las partes extraídas del cuerpo de éstas (piel, carne, aceite, huesos), considerando que este conocimiento fue compartido a través de las diferentes generaciones incorporadas dentro de este oficio, las cuales se transfirieron además del conocimiento, el patrimonio material -como los barcos y herramientas, la cosmovisión -entendimiento y comprensión del porqué era necesario el desarrollo de esta práctica, además de las relaciones ecológicas entre los seres humanos y las ballenas (Quiroz, 2014).

La historia de la caza de ballenas en el mundo occidental se remonta al siglo X o XI de la era cristiana (Cohat, 1990), época que para ese entonces contaba con concepciones de tiempo y espacio muy diferentes a las que tenemos hoy en día. Los esfuerzos que los habitantes de estas épocas hicieron por conocer su medio ambiente y adaptarse a sus condiciones, los llevó a representar la distribución espacial de los fenómenos topográficos que los rodeaban, buscando de esta manera ordenarlos, para establecer las rutas y los lugares más seguros y propicios para habitar.

La capacidad de pensamiento abstracto es una característica del ser humano y que nos permite llegar a conocer más de cerca sus creencias, modos de organización y subsistencia, las formas de relación que se establecen con el entorno natural, entre otras cosas. Un mapa muestra entonces una distribución geográfica determinada, pero esconde además un sin número de rasgos que caracterizan a un grupo humano.

A continuación, se presenta un mapa que da cuenta de la primera agrupación de los principales puertos del mar Cantábrico, quienes en conjunto formaron un importante poder naval de primer orden, al servicio de Castilla “La Hermandad de las Cuatro Villas”:

El siguiente mapa corresponde al norte de España, realizado por el cartógrafo Giacomo Cantelli de Vignola, en su Atlas Mercurio Geográfico, donde se recogen los territorios de Biscaia, Gyipyzcoa, Alava, Regno di Navarra, Rioxa, y Parte de CastigliaVecchia.



ILUSTRACIÓN 2. “Provincia delle QvattroCitta 1696”.

Este mapa nos muestra la costa por donde navegaron los pescadores Vascos, quienes son relevantes al hablar de tradición ballenera en el mundo, ya que fueron los primeros que en las costas de Vizcaya, (frontera entre España y Francia) establecieron la caza comercial de ballenas (Cohat, 1990) organizada.

II.3 Caracterización del mercado

La caza comercial de ballena se define *como “la persecución y matanza de cetáceos, para extraer su aceite, carne, huesos y barbas, con el fin de comercializarlos, en los diversos mercados en expansión”* (Quiroz, 2014, pág. 9).

Es por ello que la caza de ballenas siempre ha sido un oficio asociado a un mercado, que surge y se desarrolla en los alrededores del lugar en que es llevada a cabo esta actividad, permeando así todos aquellos aspectos (culturales, políticos, sociales, etc.) que caracterizan a un determinado grupo social.

Unos de los primeros hallazgos que se conocen de la caza comercial de ballenas, se remonta al año 1059 en Bayona, Francia: *“que se hizo conceder ya el privilegio de la venta de carne de este cetáceo, también al sur de los pirineos y en 1181 en el fuero de San Sebastián, se refieren a las barbas de ballena como uno de los productos sujetos a ordenanzas del comercio marino y tarifas de hospedaje”* (Azkarate, 1992, pág. 20).

Esto da cuenta que para ese entonces, la comercialización de los productos extraídos del cuerpo de la ballena era efectiva y llevada a cabo en manos de embarcaciones vascas. Los pescadores vascos habrían aprendido su técnica de los normandos, quienes a su vez habrían tomado de los vikingos de Noruega e Islandia las técnicas y el quehacer de la cacería. Efectivamente, tanto los normandos como los vikingos realizaron la cacería de ballenas, pero no se puede plantear que ésta era para ellos una importante actividad económica; sino más bien era una actividad de subsistencia, realizada de manera aislada y sin todo el aparataje técnico y metódico que implica luego, la industria ballenera.

Los cazadores vascos fueron probablemente el primer grupo humano que hizo de la pesca de la ballena una industria metodizada (Cabrera, 1925, pág. 7). Los vascos aprovechando que las ballenas se reunían cada 6 meses en el golfo de Vizcaya, comenzaron a perseguirlas para cazarlas, consiguiendo así abastecerse de su carne y grasa, con la que elaborarían el preciado aceite iluminador que luego comercializarían en los diferentes puertos.

Con tan buenos resultados que luego de un tiempo, la cacería de ballenas pasó a ser una de las empresas más productivas e importantes, por lo que se estableció profundamente dentro del tejido socioeconómico de la cornisa cantábrica, la cual se sostuvo por más de medio milenio, a costas de la navegación y caza de ballenas, bacalao y el desarrollo de las ferrerías de fierro y acero (Azkarate, 1992).

Anthony Parkhurst, un navegante inglés del siglo XVI, en 1578 evaluaba que el número de navíos existentes en Terranova, era entre 350 y 380, de los cuales 150 eran bacaladeros franceses (entre ellos vascos), 100 españoles (vascos fundamentalmente), 50 portugueses, 30 a 50 ingleses y 20 a 30 balleneros vascos (*op.cit.*, pág.19).

Si bien, varios autores cuestionan la asertividad de estas cifras, no caben dudas sobre el importante papel que experimentó esta empresa, en las economías atlánticas. Y una buena muestra de ello, es el trato implacable que las reclamaciones vascas recibieron por parte de la corona inglesa, tras el tratado de Utrecht, el cual buscaba la paz entre estas dos grandes potencias (*op.cit.*, 1992).

La pesca en el mar Cantábrico sentó las bases de la industria ballenera moderna, y superó el comercio local y la economía de supervivencia que, hasta entonces, había limitado la actividad en el norte de Europa y el Ártico (Valdés, 2014, pág. 18).

Estos magníficos mamíferos acuáticos, de la orden cetácea, fueron perseguidos por las grandes cantidades de grasa que poseen en sus cuerpos. Desde ellos se podían fundir cientos de barriles de aceite, de un solo ejemplar. Además, consumían y comercializaban sus carnes las que, sin duda, aportaban importantes cantidades de proteínas y omegas -de alto valor nutricional, lo que les permitía mejorar notablemente sus condiciones y capacidades físicas. *“La carne era repartida, como señala Hernán Silva (1978), de forma diferenciada, pues la carne era destinada a la población general y la lengua era reservada para los clérigos y la nobleza”* (Ambrosio, 2014, pág. 60).

Los balleneros podían extraer distintas calidades de aceite de una ballena y con lo que quedaba del residuo de destilación, más la carne y los huesos, elaboraron también un excelente abono orgánico, lo que hacía más rentable aún esta actividad, ya que se aprovechaba por completo el cuerpo de la ballena cazada (Cabrera, 1925, pág. 9).

Desde el siglo XVI hasta el siglo XIX el aceite de ballena fue un elemento de vital importancia para el desarrollo de las crecientes ciudades europeas ya que se utilizó como combustible para las lámparas de aceite, con las cuales iluminaban calles, casas y los edificios de la época. Químicamente, el aceite de ballena es una cera líquida y no un aceite, es claro y fluye fácilmente, variando de color desde el amarillo brillante al marrón oscuro en virtud de la calidad de la grasa de la que ha sido extraída.

En este primer momento la tradición ballenera se encontraba en manos de las embarcaciones vascas y el mercado en que se podía comercializar todos aquellos productos obtenidos a partir del cuerpo de un cetáceo. El significativo crecimiento de las ciudades y la inminente llegada de la revolución industrial, detonará un exponencial crecimiento de este rubro.

II.4 Situación política

El dominio que mantuvo España por casi tres siglos, sobre los mares del norte y luego sobre los mares del sur, se dio gracias al éxito que tuvieron sus navegantes que durante el siglo XVI, se atrevieron a navegar más allá de lo conocido.

En 1513, el capitán español vasco Núñez de Balboa, pudo alcanzar por primera vez el océano Pacífico a través del istmo de Darién (actual Panamá), bautizando ese océano con el apelativo de “Mar del Sur”. Años después, en 1519 Fernando de Magallanes llegó al extremo meridional de América. Donde encontró un estrecho paso, el cuál comunica directamente con el océano Pacífico. Ambas, fueron exitosas empresas exploratorias que le permitieron a España, situarse con

el control de las rutas marítimas al Asia, por los mares occidentales, y también adquirir un dominio de “facto” sobre el inmenso y abundante océano Pacífico (Flores, 2014, pág. 96).

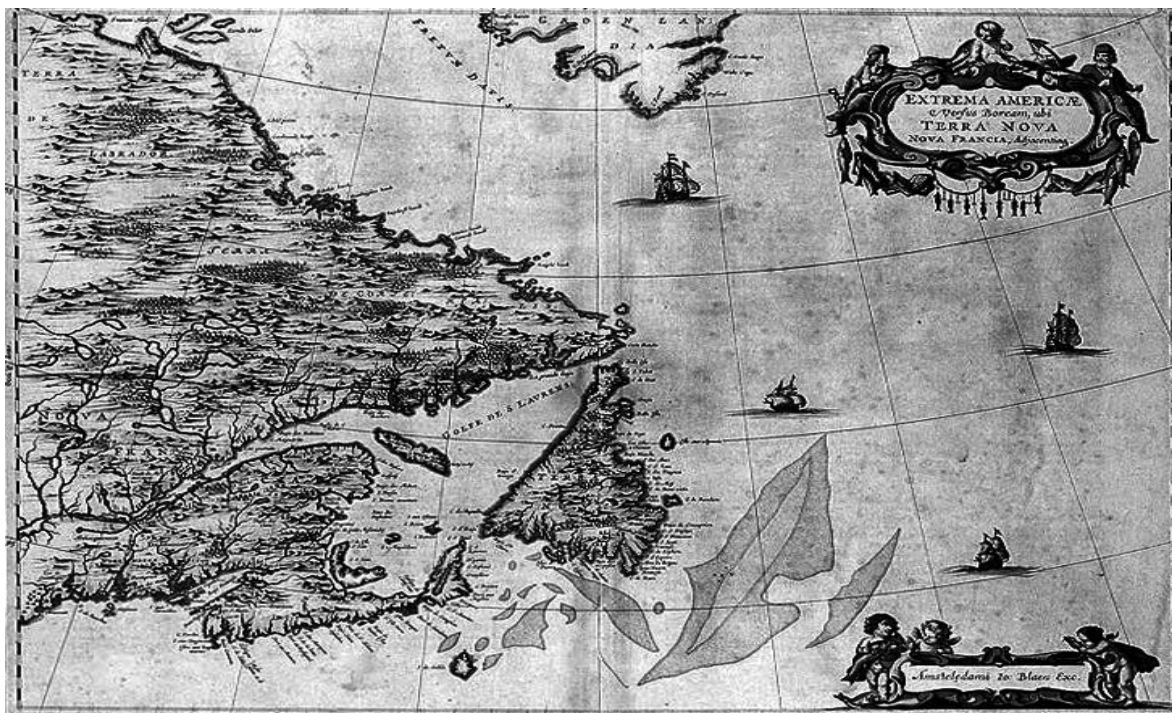


ILUSTRACIÓN 3 “Mapa de Terranova S.XVII”

Según textos de la época, los cazadores vascos habrían llegado a Norte América en 1517, sólo 17 años antes que el explorador Jacques Cartier, sin embargo algunos piensan que hicieron la travesía antes que Cristóbal Colón (1492). Sea como fuese, el siglo del apogeo vasco fue el XVI, cuando miles de pescadores de estas tierras migraban anualmente hacia el estuario de San Lorenzo, Canadá, que en ese entonces era conocido con el nombre de Nueva Vizcaya.

En el estuario de San Lorenzo, los pescadores vascos establecieron numerosos asentamientos de caza, de los cuales los arqueólogos de Parks Canadá (organización gubernamental para la protección del patrimonio cultural) han descubierto al menos 15 asentamientos del siglo XVI, repartidos por esta zona. De los cuales el que más vestigios tiene es Red Bay en Labrador, lugar estratégico desde donde se controlaban la principal ruta migratoria de las ballenas

dentro del estrecho de bella isla; en el todavía pueden verse restos de los hornos que utilizaban para fundir la grasa y obtener de esta manera el preciado combustible de la época. Según el arqueólogo marino Robert Grenier, el valor de cada barril de aceite equivalía a 7.000 dólares actuales (GAIK, 2006).

Las dificultades y los riesgos que estos hombres enfrentaban al emprender tal empresa, eran bastantes altos; sin embargo, muchos lo compensaban con el éxito y la aventura que ésta entregaba cuando obtenían buenos resultados. En Saddle Island, a las orillas de la bahía, se encuentran las tumbas de 140 marineros vascos, que nunca pudieron regresar (*op.cit.*, 2006) a sus hogares junto a los suyos.

Los registros documentales encontrados hasta el momento nos dan cuenta de que los balleneros vascos comenzaron a frecuentar la gran baya de Terranova a partir de 1530 y hasta finales de 1570. Y estos viajes fueron aumentando progresivamente, llegando a transportar hasta 2000 personas por año, a la costa sur del Labrador para dedicarse a la pesca de la ballena.

Terranova, históricamente podrá ser el episodio más importante para esta tradición ballenera. No únicamente por la cantidad de recursos humanos y financieros desplegados ni por los beneficios económicos obtenidos, o la intensidad pesquera sostenida en el tiempo; sino por las condiciones en que se desarrolló la aventura ballenera en este lugar. En Terranova el rubro se ejerció libremente, siendo una empresa de mercaderes y marineros anónimos, que quedaba fuera de la política mercantil que comenzaba a caracterizar la época:

“La vertiente comercial de la empresa ballenera de vizcaínos y guipuzcoanos en Terranova quedó fuera de la política mercantil que la monarquía diseñó para los intercambios con las indias(...). La monarquía, a diferencia de la actitud que mantuvo en relación al comercio con las indias, apenas si prestó atención a los viajes balleneros de sus súbditos a las costas del atlántico noroccidental, pudiéndose hablar, tal y como ha señalado Iñaki Zumalde, de una epopeya de marineros anónimos” (Valdés, 2014, pág. 19).

Entrado el siglo XVI, dentro de las décadas del 70 y el 80, comienzan importantes movimientos de los vascos a Terranova, trayendo consigo grandes cambios a la vida económica del país Vasco. En el año 1685, comenzó una guerra con Gran Bretaña y un número importante de naves fueron requisadas por la armada española, para reforzar su flota, la *“Armada Invencible”*.

Tres años después y frente a una terrible derrota, la flota ballenera vasca que anteriormente había visto su esplendor, disminuyó notablemente. Posteriormente al llegar los tiempos de paz, se produjeron significativos cambios en el mapa mundial y en las condiciones con que los balleneros vascos contaban para trabajar.

Inglaterra, Francia y Dinamarca se hicieron cargo de administrar políticamente las tierras y los mares de América del Norte. Solo en 1713, en virtud del acuerdo Utrecht, Felipe V negoció un tratado de pesca libre, a favor de los vascos en Terranova, aunque ya casi no había ballenas que quedasen en esa zona (Azkarate, 1992).

II.5 Caracterización del oficio

Los antiguos balleneros vascos se embarcaban en expediciones que duraban entre 6 y 8 meses, desde febrero a octubre. Desplazándose hasta los conocidos caladeros de ballenas, donde anclaban sus embarcaciones cercanas a la costa, para pronto arribarlas en sus naos o pinazas, conocidos también como botes o chalupas. Los balleneros vascos seguían a sus presas por todo el Atlántico Norte, desde Cantabria, Asturias y Galicia hasta Irlanda, Islandia y Terranova (GAIK, 2006).

Construían una estación en la playa con materiales del barco, para asentarse y pasar temporadas enteras en estos campamentos. Buscando los lugares más altos, se instalaban a observar por tardes enteras el horizonte, hasta

que avistaban los espontáneos *espáutos*¹ blancos, que indicaban la presencia de ballenas. Luego de esta señal, tomaban sus herramientas y se movilizaban a sus botes o chalupas, para salir lo más rápido posible a ejecutar su persecución y caza.

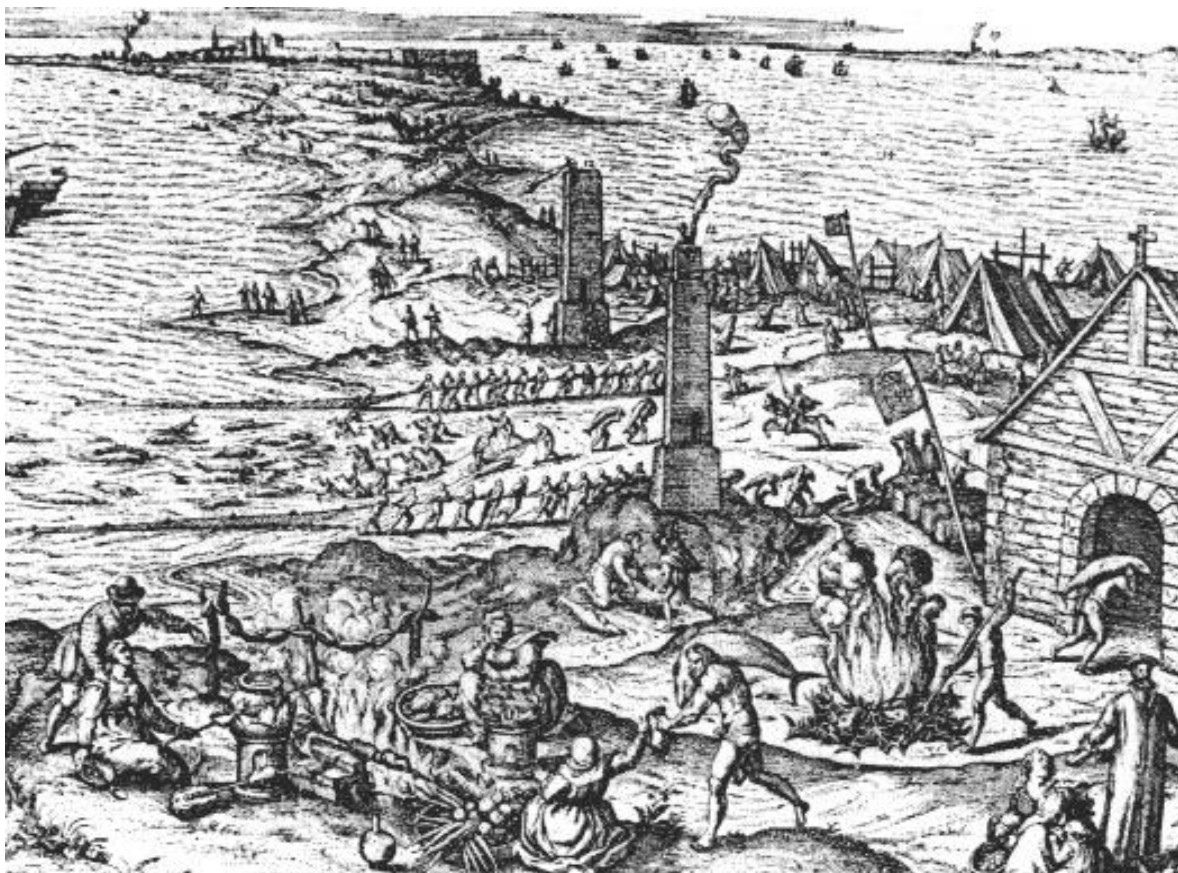


ILUSTRACIÓN 4 “La industria pesquera irlandesa vasca en el siglo XVI”

Desde la proa de sus pequeñas embarcaciones, con arpón en mano, las atacaban incansablemente, hasta darles la muerte. Luego, el cuerpo de la ballena era remolcado a remo hasta la costa. Ya en la estación costera la grasa era removida y derretida en grandes calderas, que en parte encendían y alimentaban con la misma grasa. El aceite de ballena obtenido se almacenaba en barriles de madera, que luego eran subidos al barco anclado, para ser trasladados solo al final de la temporada de faenas (Schokkenbroek, 2008).

¹ Soplos de expiración de las ballenas.

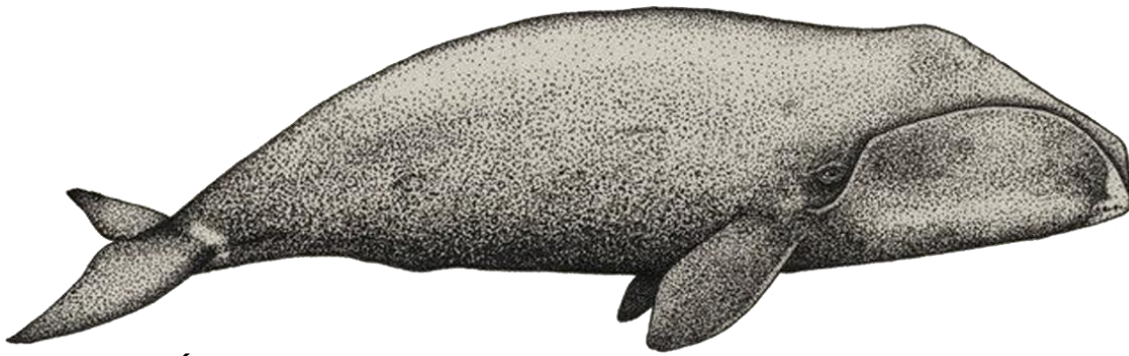


ILUSTRACIÓN 5 “Ballena franca o Eubalaena Glacialis”

La ballena que perseguían los pescadores vascos, era la ballena franca o *Eubalaena Glacialis*, conocida también desde la lengua anglosajona como *rightwhale*. Especie procedente del atlántico norte, pasaba por la costa cantábrica durante los meses de invierno para volver en primavera hacia aquellas aguas septentrionales. Al cabo de un tiempo, una única temporada no era suficiente para estos pescadores, por lo que comenzaron a ampliar sus rutas de caza y la terminaron persiguiendo hasta en su hábitat de verano; llevándolos así sobre las rutas de la ballena de Groenlandia, *Balaena Mysticetus*, conocida también como ballena boreal. Esta ballena era ejemplar adaptado a vivir permanentemente en las frías aguas de las proximidades polares (Azkarate, 1992, pág. 21).

Resulta interesante poner atención al considerable esfuerzo de organización que esta empresa requería, ya que era necesario conjugar varios elementos para que se concretara con éxito; primero tenían que contar con un navío, luego adquirir las provisiones e instrumentos de trabajo, después contratar la tripulación, asegurar la embarcación y la carga, para lo cual era preciso tener dinero en cantidades bastantes considerables, o bien contar con el apoyo de algún financiador o prestamista (op.cit., pág.45).

Si bien no era sencillo reunir todas las condiciones necesarias para el desarrollo de esta empresa, se desprende que las elevadas ganancias económicas que generaba la comercialización de este recurso, sumado al inminente crecimiento que tenía el mercado en cuestión, impulsó a muchos inversionistas y comerciantes de esta época a arriesgarse financiando en partes los costos de esta osada empresa.

Tal fue el incremento de las embarcaciones balleneras que durante el transcurso del siglo XVII, la sobre explotación de las ballenas terminó por extinguir comercialmente a estos magníficos mamíferos marinos del orden cetácea, en las costas de Terranova y el mar Cantábrico. Frente a esta nueva situación los balleneros vascos no dudaron en expandirse hacia nuevos rumbos en busca del sobre cotizado cetáceo.

“Vemos como la expansión de la actividad ballenera en aguas sudamericanas fue consecuencia del declive de los tradicionales caladeros del Atlántico norte. Siendo que estas pesquerías habían sido intensamente explotadas durante varios siglos, especialmente las de Terranova y el Cantábrico” (Valdés, 2014, pág. 18).

II.6 Exploraciones científicas y naturalistas

Algunos antecedentes dan muestras de que las expediciones científico naturalistas emprendidas en el siglo XVIII, fueron importantes revelaciones de información, que aportaron interesantes descripciones que fueron de gran ayuda para que balleneros reconocieran nuevos caladeros de caza. Los diversos viajes que se emprendieron durante el siglo XVIII, surcando mares y océanos buscaban, entre sus múltiples fines, resolver los intereses políticos y económicos de las grandes potencias coloniales en expansión, las que para ese entonces, se venían repartiendo la tierra, y por ahora se mostraban sumamente interesadas sobre el Pacífico sur, y sus recónditos confines.

“A diferencia del colonialismo del siglo XVI, cuyos principales agentes fueron soldados y curas, en el siglo XVIII la vanguardia del movimiento fue encabezada por exploradores científicos, quienes unían a sus intereses intelectuales, una actitud de militante defensa de los intereses imperiales de sus respectivos Estados” (Flores, 2014, pág. 100).

Es bajo el concepto de “conquista” que aquellas grandes potencias ansiosas de poder, exigían con urgencia recorrer y conocer las nuevas tierras,

para luego poder dominarlas y obtener de esta manera, el control político/económico de estos nuevos territorios. En el deseo de “conocer” aquellas tierras, la participación de científicos y naturalistas era imprescindible para el desarrollo de este objetivo.

Debido a la legitimidad que se le otorga al mundo científico, el trabajo de descripción y registro proporcionado por estos investigadores fue un material de suma relevancia, que daba cuenta de la abundante biodiversidad que ofrecía “el nuevo mundo”; elemento clave, para el desarrollo de muchísimas empresas y emprendimientos las que, basándose en datos empíricos, tomaban la seguridad necesaria para invertir y arriesgarse.

“Los científicos de la ilustración fueron, ante todo, hombres de ciencia que cuestionaban la posición del ser humano en la naturaleza. Su expectativa era reconstruir la historia natural de todas las regiones del globo mediante la observación directa de su objeto de estudio, lo que convirtió a muchos de ellos en viajeros y exploradores. Y aunque su labor tenía un legítimo interés científico, no podían substraerse al hecho que sus pesquisas tenían una importancia política y económica relevante para sus respectivos gobiernos” (op.cit., pág. 101).

El ir a reconocer los nuevos territorios, con lleva también la misión de identificar algún producto que pudiese financiar la empresa de expansión colonial territorial que se estaba sosteniendo, siendo este último motivo el motor principal de la gran oleada de expediciones científicas y que culminaron entre la década de 1760 y 1790. Los exploradores además de describir la flora y la fauna de los nuevos territorios, daban cuenta de las condiciones climáticas que los viajeros iban encontrando y de ilustrar laboriosamente todo aquello con lo que se encontraban, debían dar cuenta de todos los elementos que podían ser explotados económicamente por las potencias para así financiar sus viajes.

Sin duda, esta inminente “invasión científica-naturalista”, se mostró como una evidente amenaza hacia la soberanía española, que por su parte respondió preparando expediciones a los cuatro cantos del Pacífico, con el objetivo de

reivindicar los derechos españoles en este amplio espacio marítimo. Siendo esta una necesidad de la época, pues cualquier pretensión de soberanía, debía ser respaldada por la ocupación efectiva del territorio cuyo reconocimiento, solo era posible a merced de la presentación de un mapa que atestiguase la exploración in situ del lugar (*op.cit.*, pág.100).

Es así como se envían múltiples expediciones al Pacífico Norte entre el año 1774 y el 1792 y otras tantas dirigidas al Pacífico Sur, mencionando dentro de éstas una a Isla de Pascua en 1770, y otras a Tahití en 1772, 1774 y 1775. No obstante, la mayor expedición científica fue la organizada por el marino italiano, Alejandro Malaspina 1789-1794 (*op.cit.*, pág.101).

“Es evidente que no todos los recursos mapeados- ya sean animales, plantas o minerales—tenían el mismo potencial económico para financiar viajes tan largos y desgastantes a lo largo de un inmenso espacio marítimo. Es por eso que al final, solo un puñado de recursos terminó por construir la base para la colonización del Pacífico. Estos fueron animales (nutrias, ballenas y focas) durante el siglo XVIII...” (*op.cit.*, pág.102).

Toda la información proporcionada por los diversos viajes exploratorios naturalistas del siglo XVIII, fue puesta a disposición o servicio de la consolidación política y económica de “Occidente” por sobre América, que generosa y abundante financió a sus depredadores en potencia; servida por su amantes contempladores científico naturalistas, que pronto pusieron en riesgo todos los estados de conservación, de todo aquello que conformaba el mundo que ellos mismos, iban minuciosamente describiendo.

Muchos de estos científicos y naturalistas, aprovechaban la oportunidad de subirse a embarcaciones que salían con el propósito de cazar ballenas, para así poder contemplar y describir a todas aquellas especies que observaban y se les presentaban en altamar. Durante el transcurso del viaje, se entablaban inevitables vínculos entre los tripulantes balleneros y aquellos tripulantes científico/naturalistas que se dedicaban a la descripción científica de su entorno.

Sin embargo, uno de los obstáculos más significativo que tuvieron que enfrentar los balleneros y sus interesados, fue la pobre información cartográfica que poseían sobre los territorios marítimos, por lo que apreciaban bastante la elaboración y el trabajo que aportaban aquellos mapas y documentos -elaborados por los científicos y naturalistas que abordaban sus expediciones marítimas, los cuales describían pulcramente las rutas, islas y todo lo que se les presentara. Todos aquellos textos de viaje y mapas podían ser utilizados por los balleneros para ampliar sus rutas de viaje y así expandir sus posibilidades de caza.

III. EL ARRIBO DE EXPEDICIONES BALLENERAS A LAS COSTAS DE AMÉRICA.

«Vimos también abundancia de grandes ballenas,
habiendo, como quien dice, unas cien veces más
en esos mares del sur, de las que tenemos
en los que están al norte.»

CAPITÁN COWLEY,
Viaje alrededor del Globo, 1729

III.1 La nueva tierra, América

La primera vez que se utilizó el nombre de “América” para designar las tierras a las que llegó el navegante de origen italiano genovés, Cristóbal Colón; fue en un tratado titulado “*Cosmographia el ntroductio*” redactado por Mathias Ringmann y otros, en 1507. En este escrito se propuso bautizar al nuevo continente con el nombre feminizado de Américo Vespucio, a quien se le otorga el título de “descubridor”, ya que fue el primero en proponer que estas tierras eran en realidad, un continente no conectado a lo que ya conocían.

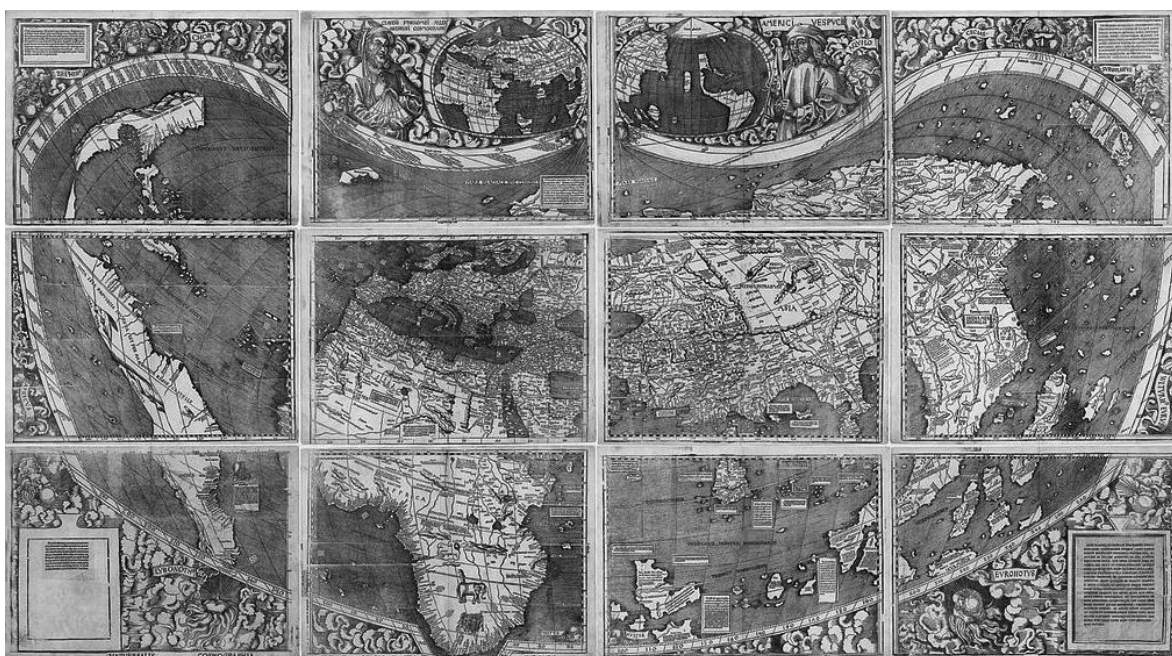


ILUSTRACIÓN 6. “Planisferio Mural Universalis Cosmographia 1507”

Dentro de este documento se publica además, el planisferio mural “Universalis Cosmographia” dibujado ese mismo año por el cartógrafo alemán Martín Waldssemüller, esta fue una obra de gran tamaño (1290 x 2320 mm), grabada en xilografía, e impresa en 12 hojas separadas, con el objeto de formar un mapamundi mural. Este hito le otorga a Europa, nuevas formas de concebir y ver el mundo, que desde entonces le sirven para posicionarse estratégicamente en los lugares que estimaron convenientes para sus empresas y expansión política territorial.

América no fue descubierta, sin embargo desde que se produjo el cruce y encuentro, entre los desconocidos que llegaron y los que ya estaban, se estableció una desequilibrada relación entre los autodenominados “conquistadores” y los nativos de estas tierras, quienes fueron inmediatamente desplazados de su calidad humana, a una inferior categoría otorgada por los recién llegados. Que atónitos de intereses, codiciaban las abundantes riquezas que propiciaba este prístino territorio. Las características geográficas y climáticas, de estas nuevas tierras eran sorprendentes y destacaban las abundantes materias primas; tanto vegetales, maderas, especias; como minerales con el oro y la plata. Además de que se apoderaron a la fuerza de muchos nativos para convertirlos en esclavos y mano de obra para sus inescrupulosos planes.

III.2 América y la estratégica expansión ballenera

Frente al choque cultural, que inevitablemente ocurrió dentro de este nutrido espacio geográfico y natural, denominado “América”, que aguardaba además una interesante diversidad de culturas, las que habitaban y se relacionaban en un entorno bajo su propio orden y manera, conformando mundos únicos y diversos, que se encontraban dispersos y resueltos en el territorio que compartían.

Consideraré la perspectiva “geocultural” propuesta por el Antropólogo Argentino, Rodolfo Kusch -quien destaca la estrecha relación que se establece entre una cultura y su espacio geográfico, entendiendo que todo “hábitat” está siempre impregnado del pensamiento del grupo que lo habita, y así mismo el pensamiento del grupo, se condiciona por su lugar; es fácil imaginar que el mundo que encontraron en América los europeos, era completamente diferente a todos aquellos otros mundos que ellos habitaron antes de llegar. América no solo era una tierra desconocida y distante del viejo continente, América era otro color de piel, otra comida, otras creencias y otras formas de hablar. América era también otra forma de organización social y política, otras castas, otros oficios, otra técnica, otros medios de aprendizaje, etc.

Por lo que el quehacer desarrollado en el “nuevo mundo” fue en sí modificado. A lo largo de los años todas las formas de hacer, que durante milenios habían existido en estas tierras, fueron permeándose con la forma de hacer y la técnica que traían los conquistadores. Cada oficio, cada práctica y estrategia sufrió cambios y esos cambios pasaron a ser parte de esta nueva realidad; de la nueva tradición.

Los cambios que vivió América en el desafortunado proceso de conquista, fueron determinando y constituyendo las nuevas formas de ver y entender el mundo, y así mismo la cosmovisión de estar en él y llevar a cabo el quehacer de las diversas prácticas culturales.

En América, antes de la llegada de los españoles, existían distintos grupos étnicos que habitaban las costas del continente y cada uno, dentro de su particularidad, se relacionaba de diferentes formas con el gran cetáceo. Sin embargo, los intercambios y las relaciones entre los llegados y los que ya habitaban, fue enriqueciendo la información que ambas partes manejaban, configurándose de esta forma nuevas estrategias locales, para el desarrollo de la caza y pesca de ballenas en cada territorio.

La caza de ballenas se manifestó en América durante el transcurso del siglo XVII, en manos de colonos europeos que trajeron desde sus tierras, la necesidad y la utilización de los diversos productos que se procesaban y extraían a partir de las ballenas. La llegada de la industria ballenera a este nuevo territorio, modifica las relaciones y las formas que prevalecían antes del arribo del viejo mundo, emergiendo nuevas técnicas y características para hacer y resolver las necesidades de los antiguos habitantes, lo que implicó que este nuevo hacer se fue permeando de estas ya mencionadas “formas de hacer” que tenían los nativos americanos que ya conocían este oficio (Starbuck, 1878). Se desarrolló entonces un mutuo intercambio que reformuló y reinventó la cultura ballenera que se conocía y desarrollaba hasta ese entonces.

Con el cambio de escenario y la incorporación de nuevos actores, la modificación de la labor ballenera era inminente: comienzan a operar nuevas lógicas frente a la repartición de las ganancias, aumentan las distancias de los viajes, se modifican los tiempos de caza y con ello, las distintas etapas que interferían en el proceso la caza, el procesamiento y la mantención del aceite. Cambia la geografía, las características climáticas, las condiciones del mar, las características de los puertos, y de los marinos. Y así mismo, se modifican también las especies de ballenas que estaban siendo perseguidas; la industria ballenera entonces no cesa, más bien se modifica y se adecúa a las nuevas posibilidades.

La actividad ballenera desde sus inicios resultó ser una empresa muy prometedora, tanto económica como políticamente, ya que no sólo contaba con el potencial de ser montable y efectiva en cualquier lugar donde abundara el recurso; sino también, porque permitía posicionarse en nuevos lugares que fueron foco de disputa y de dominio entre las diferentes potencias, las que para ese entonces se repartían el mundo a su mejor parecer. Estratégicamente la creciente industria ballenera, se posicionaba como una actividad funcional para el desarrollo del control geopolítico de estas nuevas tierras “descubiertas” siglos antes, ejerciendo por medio de ésta su soberanía y control político, económicamente sustentado.

Además, es de considerar que, dadas las características de esta industria en el viejo mundo, los casi ciento cincuenta años de explotación ballenera en los caladeros del norte -mar cantábrico, Terranova, San Lorenzo- disminuyeron las ballenas a tal punto que extinguieron las posibilidades de caza comercial en estas latitudes.

Ahora entrelazando el conjunto de situaciones anteriormente mencionadas, podemos comprender el incisivo interés de las grandes potencias -como lo fueron España, Portugal e Inglaterra, por financiar y expandir la actividad ballenera hacia aguas sudamericanas:

“Desde entonces América fue también para los europeos, además de la codiciada tierra del oro y la plata, el continente de las ballenas. En un primer momento, en el siglo XVI, la pesquería se ejerció al nordeste del continente por balleneros vascos y, en menor medida, de otras partes del norte de la península ibérica y de Francia. En la siguiente centuria llegó hasta la costa de Brasil y, desde el siglo XVIII, esporádicamente a todas las demás, con la interrupción fulgurante de los balleneros de altura ingleses, norteamericanos y franceses que recalaban para avituallarse, hacer aguada o sacar provecho del contrabando” (Valdés, 2014, pág. 19).

Gestando así, la relación extractivista y de usurpación que, sin modestias, estos primeros extranjeros posicionaron sobre las abundantes riquezas de la indómita naturaleza Americana; rasgo que luego determinará profundamente los procesos de constitución nacional de los distintos territorios que buscarán liberarse por medio de sus “independencias”.

III.3 La corona Ibérica: los vascos y su arribo a Brasil

La primera iniciativa ballenera en el continente sudamericano se llevó a cabo luego de que en año 1602, se le concediera el privilegio de pescar ballenas en toda la costa de Brasil a un grupo de balleneros vascos. Las condiciones eran limitadas: tendrían un plazo de solo 10 años, podrían contar con un máximo de 3 barcos y debían cumplir con la condición de no dejar desabastecido de aceite a ese territorio.

El permiso fue otorgado por Felipe III, rey de España y Portugal, quien declara al establecer esta licencia, lo siguiente:

“...Para que puedan hir o ynbiar a las partes del brasil o el reyno de Portugal, a pescar ballenas, no obstante que ellos no son naturales del dicho reyno de Portugal, con tres navíos por tiempo y espacio de diez años” (op.cit., pág.22).

La concesión fue otorgada a dos hombres: Pedro de Urrecha, mercader de Bilbao, y a su socio Julien Michel, un francés de Nantes, avecindado en la ciudad vizcaína. Estos dos hombres estuvieron al mando de un grupo de balleneros vascos, quienes desarrollaron la pesca en la Bahía de Todos Os Santos, por aquel entonces capital del Brasil colonial. Según algunos antecedentes, varios de estos hombres dedicados a la actividad ballenera, se instalaron a vivir en territorios aledaños a esta bahía, principalmente en la isla Itaparica, en la Ponta da Cruz (*op.cit.*, pág. 23).

En la época de invierno acudía a este lugar la ballena franca austral o *Eubalaena Australis*, buscando alimentarse y reproducirse. Esta era perseguida por el mar desde las chalupas balleneras, para luego una vez muerta ser trasladada a la costa donde se levantaban improvisadas factorías en que se llevaban a cabo las faenas de fundición de su grasa. La corona Ibérica, decide aliarse con este grupo de pescadores vascos, y les abre las puertas a este nuevo escenario, para llevar a cabo la actividad ballenera.



ILUSTRACIÓN 7 “Vizcaína pequeña chalupa que va a la pesca de la ballena

“La corona ibérica buscando aprovechar la larga tradición y experiencia de los pescadores vascos, implementa una antigua y lucrativa actividad económica occidental en la colonia (...) Ya para 1614 se establece un monopolio para la pesca de la ballena, “ya que siendo pez real, el cetáceo era propiedad de la Corona”, se reglamentan contratos con los particulares interesados en cazarlas” (Quiroz, 2014, pág. 10)

En principio los vascos llegaron con sus técnicas de arponeo, captura de cetáceos, manipulación y manufactura del aceite, pero pronto los brasileños adaptaron esta técnica a su propia estructura económica y social, lo que les permitió sentar las bases sobre las que se expandió y transformó esta actividad en las costas de Brasil (Quiroz, 2015).

III.4 La corona española: el fracaso de la Real Compañía Marítima

Varias décadas después del arribo de los vascos a tierras portuguesas, la industria ballenera había cambiado y los vascos no se encontraban en el lugar de antaño. Al tiempo que el mapamundi se reelaboraba, se modificaba también la forma en que la cacería de ballenas se llevaba a cabo. La disminución de la población cetácea, más la incorporación de nuevos actores a la industria, además del contexto político imperialista impulsado por la corona española, conduce a los vascos y a España en general, a verse desalojada de su primacía pesquera y naval, quedando claramente desplazada como potencia ballenera de primer orden:

“Tras el tratado de Utrech en 1713. Que solo reconocía en terranova --caladero ballenero prácticamente agotado-- “cierto derecho” desde el punto de vista histórico, garantizando el respeto de los privilegios que se pudiesen reclamar; es decir, ninguno, al tratarse de una pesca que, como ya vimos, se ejerció libremente. En la misma medida que España había dejado de ser una gran potencia en el continente, también lo había dejado de ser en el mar. Sin territorios donde establecer factorías y puertos, la corona se volcó en sus dominios de

Sudamérica desde donde llegaban las noticias, sobre la abundancia de ballenas” (Valdés, 2014, pág. 29).

Ahora la hegemonía y control que España mantuvo por casi dos siglos llegaba a su fin, poco a poco los intentos de la Corona para mantenerse como potencia dominante fueron inevitablemente fracasando. Este monopolio ambicioso, pero al mismo tiempo conservador y temeroso, trabajaba por medio de concesiones reales, que buscaban impulsar la industria ballenera al mismo tiempo que la obstaculizaban; persiguiendo controlar los recursos y defender la soberanía sobre el territorio americano. Desde esta doble intención, fue que se levantó la iniciativa de crear la Real Compañía Marítima (RCM)

En 1789 la corona española crea la Real Compañía Marítima, proyecto sucesor de la Empresa de Pesca de Galicia, surgida un año antes de ésta. Se utilizaron las mismas embarcaciones y sus artes de pesca. Además, de que contaban con el mismo director –Sañez Reguart- quien pasará al mando de la nueva empresa. En su afán por lograr sus objetivos políticos la RCM se instala en los mares australes del extremo sur, inicialmente en la Patagonia Argentina (en la actual provincia de Santa Cruz) precisamente en Puerto Deseado y luego en Uruguay, en Maldonado, en la Isla Gorriti, Punta Ballena e Isla Lobos.

La RCM tiene como principal característica la yuxtaposición de la iniciativa privada y del interés de la Corona. La iniciativa surge como una oportunidad de amoldar los intereses económicos con los intereses políticos dentro y fuera de la península pues, por un lado, la cacería de ballenas trajo consigo una industria prometedora; mientras que por otro, desde el ámbito geopolítico, con ella se garantizaba la soberanía en los mares del sur que estaban en pugna con otras potencias que buscaban su control, como Inglaterra, Francia y Estados Unidos. Fue principalmente el interés por la colonización de la Patagonia y el control del estrecho de Magallanes, lo que determinó el establecimiento de la Real Compañía Marítima en el virreinato del Río de la Plata (Ambrosio, 2014).

Ambos propósitos, difíciles de vincularse entre sí, no permitieron que esta empresa se desarrollase con el debido éxito. Ya que el buscar resguardar los dominios políticos coloniales, los lleva a ubicarse en puntos que, si bien eran estratégicos, también fueron de muy difícil acceso, inhóspitos y con climas adversos. Características que con llevaban a que la actividad ballenera no pudiese desenvolverse en óptimas condiciones, por lo que era difícil lograr alcanzar los resultados que de ella se esperaban, aumentando significativamente los costos de inversión y riesgos, implicando además elevados niveles de deserción de funcionarios y marineros de la empresa (Valdés, 2014, pág. 43).

Los modos de operar tampoco favorecieron su competencia, ya que utilizaron la misma técnica que implementaron en terranova 200 años antes, instalándose en factorías terrestres y desarrollando una caza de característica costera; la cual no era comparable frente al modelo que venían desarrollando los emprendimientos de barcos ingleses, norteamericanos y franceses, a finales del XVIII. Quienes para ese entonces, ya perseguían al cachalote o *physeter macrocephalus*, especie que solo es posible encontrar en altamar.

A pesar de que la RCM nunca logró establecerse en el Océano Pacífico - dada su poca efectividad durante buena parte de su existencia, fue capaz de bloquear y controlar algunas otras iniciativas que tenían expectativas similares. El año de su creación coincide con la primera oleada de estadounidenses, ingleses y franceses en las aguas del pacífico sur, quienes por accidentes propios de la navegación, la necesidad de reponer vituallas o hacer aguada, forzaban su entrada en los puertos españoles, donde corrían el riesgo de ser detenidos o acusados de contrabando (*op.cit.*, 2014).

Para este tiempo España ya había perdido totalmente su supremacía en la pesca de la ballena; sin embargo, el desarrollo histórico de las pesquerías por la corona española, dejó establecida la demanda y el uso interno de los productos provenientes de esta industria como el aceite y la esperma, los cuales eran utilizados para el alumbrado, para curtir cueros y elaborar pinturas. Esta naciente necesidad, los llevó a tener que abastecerse del extranjero y de Inglaterra

fundamentalmente; quienes, por su parte, extraían esta producción desde el mar de dominio español, contradicción y permanente amenaza que no dejaba para nada tranquila a la Corona Española (Ambrosio, 2014, pág. 60).

Hernán Silva Asdrúbal investigador y científico argentino desde el año 1963, plantea que los motivos que llevaron a que España desembocara en dicha situación son en cierta medida dados por factores internos, tales como: las cargas tributarias impuestas a los empresarios pesqueros, el ingreso de productos importados, requerimientos y licencias especiales para desarrollar la actividad, la prohibición de que la mano de obra especializada pudiera embarcar en buques extranjeros. Y esto último condujo a que los marinos debieran volcarse hacia otras actividades y por lo tanto se deteriorara la formación de las nuevas generaciones. Y por otra, dentro de los factores externos, el autor destaca las guerras frecuentes y la expansión británica, *“pues el peligro inglés, que permanentemente aparecerá en la documentación, era sin duda su principal acicate, más todavía cuando su presencia en aquellas costas era habitual”* (op.cit., pág. 60).

Finalmente, en 1792 la Real Compañía Marítima es desligada del proyecto colonizador, sin embargo, nunca pudo sobreponerse de tales expectativas. Cuatro años más tarde se desató una guerra contra Inglaterra, que vendrá a intensificar aún más el letargo y la decadencia de la empresa, hasta el año 1803, cuando se decide poner punto final a la Compañía (Valdés, 2014, pág. 39).

La inoperancia y el monopolio de la Real Compañía Marítima fue un obstáculo para el desarrollo de la actividad ballenera en las costas del pacífico, ya que el modo de operar que utilizó esta empresa fue un modelo de explotación anacrónico y no competitivo, que no logró adecuarse a los cambios que el mercado ballenero mundial, estaba exigiendo. Al no abandonar la persecución costera de la ballena franca, para adentrarse a buscar el espermaceti que el chachalote portaba en altamar, los españoles quedaron fuera de este creciente negocio de mercado mundial.

“El salto de un hemisferio a otro, del norte al sur, y de un océano a otro a través del estrecho de Magallanes, del Atlántico al Pacífico, vino acompañado de otra reformulación de la actividad ballenera. Esta consolidó su condición de altura o gran altura, es decir, no costera, lo cual era una incipiente realidad desde la introducción de los hornos para la cocción de la grasa a bordo. Sin embargo, es ahora cuando esta innovación adquiere mayor trascendencia al concentrarse el esfuerzo ballenero sobre una especie no costera: el cachalote. Especie que se convirtió, desde finales del siglo XVIII, en la codiciada presa de los balleneros que obtenían de ella el espermaceti, un aceite muy valorado...” (op.cit., pág.18).

III.5 La tradición anglosajona

La tradición ballenera anglosajona integra todo el conjunto de saberes y conocimientos utilizados para realizar la actividad ballenera, que desarrollaron los distintos grupos culturales de habla inglesa, quienes introdujeron a la industria ballenera una innovación que modificará la forma de cazar ballenas hasta ese entonces. A diferencia de los vascos, que perseguían a las ballenas que nadaban cerca de las costas, para luego faenarlas en tierra firme, la tradición ballenera anglosajona se desarrolla por completo en altamar. Esta nueva forma de cazar se denomina como “caza clásica” o “caza pelágica” de ballenas.

Dadas sus características, la caza pelágica de ballenas se convierte en la excusa perfecta para la expansión y el control colonial sobre los nuevos territorios que estaban siendo disputados entre las diferentes potencias de la época. Así, quienes no se introducían en esta nueva y creciente epopeya, no tendrían mucho futuro en la industria ballenera, tal como fue el caso de la colonia Española.

Las primeras referencias oficiales de la actividad ballenera de colonos norteamericanos datan del 1647; sin embargo esta nueva industria comenzó recién a mediados del siglo XVIII. Hacia 1770 las naves llegaban hasta las Islas Malvinas, a las costas de Brasil y pronto surgieron expediciones cada vez más frecuentes explorando el Atlántico y Pacífico Sur, recorriendo sus recónditos

confines. Al pensar en el desarrollo de esta nueva y naciente industria es preciso mencionar la suspensión de sus principales iniciativas entre el 1775 al 1783, años los que se llevó a cabo la guerra de la Independencia de Norteamérica frente a Gran Bretaña (Cartes, 2009, pág. 16).

La avanzada Norteamericana de balleneros zarpa desde New Bedford o de la isla de Nantucket, en Massachusetts, en *“busca de los ricos caladeros meridionales de cachalotes, llegando a las costas de Brasil en 1772, a las islas Malvinas 1775 y finalmente alcanzando las costas de Chile y Perú en 1789”* (Quiroz, 2014, pág. 10).

Es así como este proceso comienza a tomar un carácter universal y hegemónico, que se intensifica cuando se descubren las nuevas rutas de migración de los cetáceos en el Pacífico Sur, revelando la presencia de una gran cantidad de ballenas en aguas antárticas. Este proceso vino a incrementar la práctica ballenera en los distintos puntos y océanos del planeta, pasando a “globalizar” esta práctica, ya que se comienza a ejecutar prácticamente, en todos los océanos del mundo (Ellis, 1991).

Los balleneros ingleses fueron quienes instauraron la mayor industria ballenera conocida en el mundo, considerada así tanto por la magnitud de su flota, como por sus avances técnicos en la materia. En un inicio, la ballenería inglesa se desarrolló en el atlántico norte; no obstante, pronto comenzaron a migrar más al sur, motivados por la confirmación de la abundante existencia de ballenas que se encontraban en los mares sudamericanos. Aquella información es obtenida gracias a las diferentes bitácoras de viajes, elaboradas por los diversos navegantes y exploradores de la época, que migran al sur en busca de nuevos espacios para explotar cetáceos, a partir de la década de 1770 aproximadamente (Flores, 2014, pág. 104).

El dominio inglés se fortaleció gracias a la afluencia y experiencia de muchos marineros norteamericanos quienes-provenientes de Nantucket, llegaron a trabajar en la industria ballenera británica, después de la firma del tratado de paz

de París en 1783, que puso fin a la guerra entre Estados Unidos e Inglaterra (*op.cit.*, pág.104).

Es en el año 1789 cuando el barco inglés AMELIA², de la casa Samuel Enderby & Sons de Londres, captura el primer cachalote, en manos del arponero Archelius Hammond de Nantucket, en un punto frente a la costa que se extiende entre Arica e Iquique (Quiroz, 2014, pág. 10).

Probablemente, el capitán norteamericano del barco AMELIA, James Shields, nunca reparó en el enorme significado de su acción; pues con ello, no solo abrió nuevas rutas para el tráfico ballenero internacional. Sino que además, rompió con el invertebrado y permanente monopolio español de navegación, de casi tres siglos sobre el Océano Pacífico (Flores, 2014, pág. 96).

La tripulación de esta nave, al igual que la de varios barcos balleneros ingleses y franceses, estaba conformada principalmente por inmigrantes procedentes de Nantucket, quienes eran conocidos y considerados como “expertos marineros” en las duras faenas de la pesca de ballenas en altamar.

Según el historiador John R. Spears (1910), este barco tenía como destino las costas de Brasil, pero ancló tarde en la zona de pesca bahiana, ya que llegó cuando los cetáceos ya habían emigrado al sur. Frente a tal coyuntura, Shields recordó haber leído en el diario del capitán James Cook, la existencia de grandes poblaciones de cetáceos en el Océano Pacífico. Por lo que desvió su nave en dirección al Cabo de Hornos, con el objetivo de aventurarse en las desconocidas aguas del “*mar del sur*”. El AMELIA regresó al año siguiente a Londres con las bodegas llenas de aceite de ballena, y más importante aún, con la confirmación de la promisorio pesca comercial de ballenas en la región del Pacífico sur (*op.cit.*, pág. 105).

² AMELIA o EMILIA.

Se debe considerar, sin embargo, que es altamente improbable que el propio Shields hubiese decidido por cuenta propia cambiar de ruta, ya que en principio no era el propietario de la nave y más importante aún, para navegar en los mares no explorados, se requería un permiso oficial del gobierno británico. Por lo tanto, es presumible que el empresario Samuel Enderby ya contase con un aval oficial, al momento de despachar la AMELIA en 1787 (Flores, 2014, pág. 106).

Este hito marca el comienzo de la especulación mercantil en la zona del pacífico sur, impulsada por los balleneros ingleses, quienes no se dedicaron únicamente a la pesca de cetáceos y focas; sino también aprovecharon los largos viajes al pacífico, para realizar diversos negocios a lo largo y ancho de la cuenca, tales como el comercio de pieles de Norteamérica en China, el transporte de mercancías a Australia y la explotación de maderas en nueva Zelandia (*op.cit.*, pág.108-109).

En 1789, España envía una expedición a la bahía de Nootka en Canadá, al mando del capitán Esteban José Martínez para reafirmar los derechos de España sobre aquel territorio, que había sido recientemente reivindicado por John Meares a nombre de Inglaterra. En cumplimiento de su deber, Martínez apresó una nave inglesa junto a su tripulación, noticia que llegó con rapidez a oídos del gobierno británico, el cual consideró el incidente como una inminente causa o motivo de guerra. Los políticos ingleses, convenientemente azuzados por los lobistas de la industria ballenera, enviaron un ultimátum a España en caso de no liberar a los cautivos y reconocer los derechos de los ingleses sobre el área. Ante la amenaza, España contaba con el apoyo de Francia, gracias a los pactos de familia vigentes entre los monarcas de ambos países. Pero debido al estallido de la revolución Francesa (1789-1799) este apoyo nunca llegó; así que España sola y debilitada, por su estrechez económica, no tuvo más remedio que sentarse en la mesa de negociaciones con Inglaterra, llegando a un acuerdo que suscribieron en el palacio de “San Lorenzo del Escorial”, el 28 de octubre de 1790. Este acuerdo conocido como “La Convención de Nootka”, definió los nuevos parámetros de regulación para la apropiación de colonias en el futuro (*op.cit.*, pág.107).

Esta negociación favoreció indiscutiblemente, la posibilidad de expansión para Inglaterra, pues se protegieron tan solo diez leguas de distancia desde la costa, permitiendo de esta manera colonizar cualquier área no ocupada; aquello bajo la simple condición de no dejar a sus marinos acercarse a los dominios españoles para realizar el contrabando. Esta cesión de soberanía significó, según el historiador chileno Sergio Villalobos, una “*explícita renuncia de España, a su hegemonía en el Pacífico Sur*” (op.cit., pág.107).

Aquellas condicionantes sólo aumentaron y difundieron el temor por el contrabando, a pesar de que en la práctica, balleneros ingleses recalaban muy a menudo en los puertos o pequeñas caletas de la costa, pretextando inconvenientes y reclamando ayuda por razones de índole humanitaria, como reparaciones urgentes para naves azotadas por tempestades, falta de agua y/o alimentos, madera para el barco, atención médica para tripulantes o pasajeros; lo que no se consideraba en rigor, una transgresión ocasional sino una política discutida entre empresarios balleneros y el gobierno británico al más alto nivel. Frente a esto, los apresamientos no tardaron en producirse (Valdés, 2014, págs. 44-45) (Flores, 2014, pág. 109).

Ahora resguardados por el apoyo oficial, los balleneros ingleses podían surcar sin peligro toda la extensión del pacífico sudamericano. Ya para 1790, zarpa desde Londres la primera flota ballenera compuesta por las fragatas: CANTON, OSPRAY, LYDIA, WASHINGTON y FAVORITE, las que en este mismo viaje fueron acompañadas por las francesas NECKER y LUCIA (op.cit., pág. 108).

Sin embargo, la pobre información cartográfica que poseían sobre el litoral peruano-chileno, territorio que a su vez estaba siendo escenario de las nuevas faenas de pesca; fue una dificultad que el gobierno británico buscó resolver, financiando la expedición RATTLER (propiedad de la firma Enderby & Sons), al mando del capitán James Colnett, con el encargo de recorrer las costas occidentales sudamericanas, para reconocer los mejores puertos e islas, para desarrollar la pesca, el desembarco y abastecimiento de las naves.

El diario de este viaje se publicó en Londres en 1798, bajo el extenso título de *“Viaje al océano atlántico meridional, y doblando por el Cabo de Hornos al océano pacífico, con el fin de extender la pesca de la esperma de ballenas, y otros objetos de comercio, reconociendo y fijando la situación de los puertos, bahías, surgideros y cabos de ciertas islas y costas de aquellos mares, en que los buques mercantes ingleses, pueden repararse”* (Colnett, 1798). Esta guía se popularizó rápidamente entre los marinos británicos, pues representó un manual muy útil para todas las naves que surcaban las aguas del pacífico sudamericano.

Lo anterior aumenta significativamente la cantidad de balleneros frente a las costas de Chile y Perú, a tal punto que el historiador chileno Eugenio Pereira Salas, llegó a la conclusión que se trataba del comienzo de *“una especie de invasión del Pacífico Sur”* (Flores, 2014, pág. 108).

Ahora bien, es dentro de este período cuando la Isla de Nantucket, el poblado más austral de Massachusetts y el punto de Estados Unidos que se encuentra más próximo a Portugal y España, alcanza su apogeo proporcionando el mayor puerto ballenero que se conoció hasta siglo XIX. Posteriormente su protagonismo y poder se verán reemplazados por el inminente desarrollo continental que surge desde el puerto ballenero de New Bedford.

Nantucket fue una isla ballenera, situada dentro del territorio marítimo correspondiente a Estados Unidos de América que consiguió su popularidad gracias al escritor norteamericano Herman Melville y su epopeya ballenera *“Moby Dick, La Ballena blanca”* publicada en 1851, en Nueva York.

Allí se comienzan a pescar ballenas luego de observar el exitoso negocio que representaba la venta de su aceite en el continente americano. Los isleños, aprovechando su ubicación geográfica -se encuentra por sobre las rutas de la migración de las ballenas- se motivaron a desarrollar esta práctica en sus costas. A comienzos del siglo XVIII en Nantucket, se realizaba la milenaria técnica de caza costera, sin embargo, hubo quienes comenzaron aventurarse más lejos; según cuenta la leyenda en el año 1712 un intrépido nativo de Nantucket, llamado

Christopher Hussey fue a la caza de ballenas francas y, perdiendo el rumbo, se dirigió hacia aguas más profundas que lo llevaron a encontrarse cara a cara con un cachalote, al cual cazó y remolcó su cuerpo lleno de aceite de vuelta a casa (Creighton, 2006).

Los cachalotes o *physeter macrocephalus*, son los últimos representantes del prehistórico género *physeter*, son una especie de mamífero marino del orden Cetáceo, que pertenece al suborden de Odontocetos; es decir, son ballenas dentadas y poseen una cabeza que mide un tercio de la longitud total de su cuerpo. Dentro de ésta se encuentra la preciada esperma o *espermaceti*, una cera líquida, versátil y valiosa, que si bien puede haberse conocido -y buscado- desde finales del siglo XVII, el descubrimiento de Hussey marcó el inicio de la caza a gran escala de este magnífico mamífero marino.

Es así como el “*physeter macrocephalus*” o “*spermwhale*” pasó a ser la especie más perseguida, ya sea por la calidad o por la cantidad de aceite que lograban extraer de su enorme cabeza. “*Es, sin duda, el habitante más grande del globo, la más formidable de todas las ballenas que pueden encontrarse, la de aspecto más majestuoso y, en suma la más valiosa en el comercio, puesto que es el único ser del cual se obtiene esa preciosa sustancia llamada esperma*” (Melville, 1851, pág. 22).

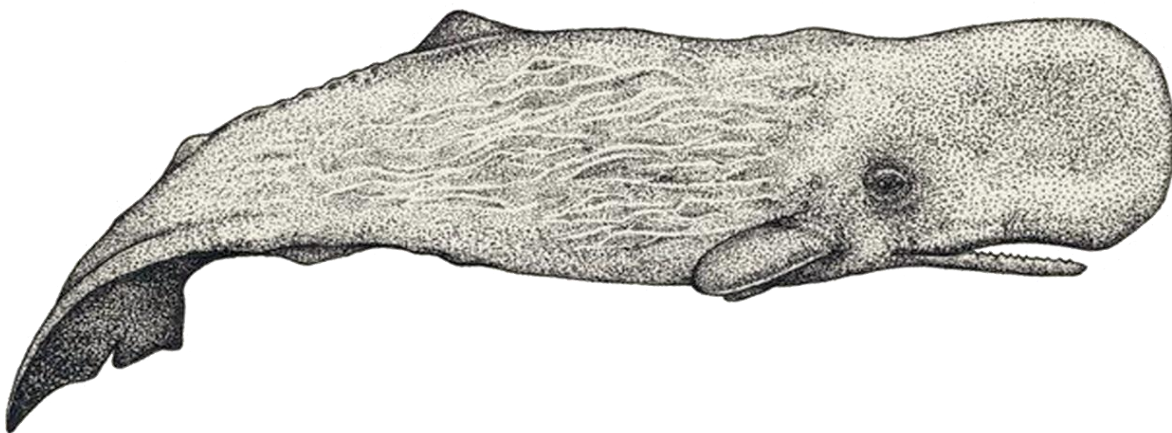


ILUSTRACIÓN 8 “Cachalote o Sperm Whale”

De la enorme cabeza de un cachalote lograban extraer hasta 34 galones del codiciado espermacetti, el cual llegó a doblar el valor comercial del aceite de ballena común (Pereira Salas, 1936, pág. 8).

La caza y pesca del cachalote fue durante mucho tiempo el sustento y orgullo de Nantucket; sin embargo, este puerto se encontraba en desventaja, pues al situarse sobre una isla, la distancia de los mercados era vasta y la oferta de mano de obra, limitada. Condición que provocará que a mediados del siglo XIX, la mayoría de los comerciantes de la caza de ballenas hubieran trasladado sus operaciones al continente. Aunque Nantucket continuó teniendo una presencia activa en la industria, patrocinada por setenta y cinco balleneros en 1846. New Bedford, ese mismo año registró 254 buques balleneros. Y ya para 1857 controlaba la mitad del negocio de la caza de ballenas de la Nación en términos de gestión, de la propiedad y del procesamiento. Otros puertos involucrados fueron los de New London, Puerto de Fairhaven, pero ninguno alcanzaba a competir con el de New Bedford (Creighton, 2006).

Desde aquí podemos señalar que la época dorada o de auge del negocio ballenero, se alcanzó a mediados del siglo XIX; momento en que los empresarios invertían en barcos de mayor envergadura, logrando así viajes más largos y posibilitando con ello recorrer mayores distancias. A la vez lograr adjudicarse mayores ganancias para sí, repartiendo el sobrante con distinción a los oficiales y lo que iba quedando para el resto de los tripulantes. Claramente los armadores o inversionistas, buscaban de esta manera proteger su capital, asegurándose de contratar capitanes con experiencia y de confianza pertenecientes la mayoría a familias acaudaladas y de renombre en el oficio; rasgo que intensifica notablemente la brecha de diferenciación social y jerarquización presente en la división de los trabajos a bordo de la nave ballenera (*op.cit.*, 2006).

Los norteamericanos utilizaron como estrategia el infiltrarse entre los convoyes británicos, aprovechando la confianza y relaciones que existían con los empresarios londinenses; ya que por su parte España, impotente para detener a los balleneros británicos, buscó reprimir los barcos norteamericanos que no

contaban con ningún permiso oficial de pesca en aguas de dominio español. Por esto ordena a las autoridades locales poner extremo rigor en la represión de los balleneros norteamericanos aduciendo que:

“...era necesario usar en este caso de toda la severidad imaginable para que la noticia de este acontecimiento, hiciese generalmente entender que en estas partes no podría tener jamás lugar designio alguno mercantil opuesto a las leyes y que aquí encontraría siempre un estorbo insuperable en medio de esta libertad de navegación que parece quiere hacerse general y que la América inglesa, intenta introducir y sostiene sordamente con sus buques pescadores, sin embargo de no poder manifestar derecho alguno para este ejercicio en el mar del sur habiéndose aquel limitado a los ingleses por la convención de 1791” (Flores, 2014, pág. 111).

En un giro desesperado, la Corona española también negoció con el gobierno de Estados Unidos tanto la definición de sus fronteras territoriales en Norteamérica; como los derechos de navegación en los mares próximos a las colonias hispanas. Mediante el tratado de paz de San Lorenzo o Pinckney del 27 de octubre 1795, España les otorgó a los estadounidenses las mismas ventajas que ya gozaban los balleneros ingleses por cuenta de la convención de 1790. A merced de este tratado fueron liberados los barcos balleneros ROSE, MARYLAND, BELLE SAVAGE, que habían sido apresadas por la flota virreinal entre 1796 y 1800 (op.cit., pág. 111).

En 1796 España se alió con la república Francesa, y declaró la guerra a Inglaterra. Uno de los principales motivos que esgrimió la cancillería española para tomar la decisión fue: *“la mala fe con que procedían la Inglaterra, las frecuentes y fingidas arribadas de buques ingleses a las costas del Perú y Chile para hacer el contrabando y reconocer aquellos territorios bajo la apariencia de la pesca de la ballena”* (op.cit., pág.111).

Una vez comenzada la guerra, la afluencia de barcos británicos disminuyó, pero nunca se extinguió, y en algunos casos actuaron como corsarios, apelando a navegar bajo bandera norteamericana para despistar a las autoridades. Sin embargo, las expediciones de balleneros contrabandistas no estaban exentas de

peligros, especialmente teniendo en cuenta el estado de guerra prevaleciente. En respuesta a la política corsaria del gobierno virreinal peruano, los balleneros protagonizaron varios actos de pillaje a lo largo de la costa sudamericana (*op.cit.*, pág.113).

En julio de 1808, el gobierno inglés junto al español suscribió una nueva alianza, que buscaba expulsar a napoleón del territorio hispano, por lo que todas las medidas en contra de los balleneros tuvieron que anularse. Merced a la nueva condición de aliado, los ingleses tuvieron carta blanca para navegar sin ningún inconveniente a lo largo del litoral de las colonias hispanoamericanas. Irónicamente, los balleneros británicos no aprovecharían por mucho tiempo esta feliz coyuntura, ya que varias de sus naves serían destruidas por corsarios norteamericanos en el contexto de la guerra anglo-estadounidense (1812-1815). Así, fueron desplazados por la dinámica industria que representaba la ballenería yanqui (*op.cit.*, pág.114).

IV. EL ATRACO DE BALLENEROS ANGLOSAJONES AL PUERTO DE VALPARAÍSO.

“En una ocasión vi dos
de esos monstruos (ballenas),
probablemente macho y hembra, que nadaban lentamente,
uno tras el otro, a menos de un tiro de piedra de la playa
(tierra del fuego), sobre la cual el haya extendía sus ramas”

Darwin. Viajes de un naturalista, 1839.

IV.1 Balleneros extranjeros posicionados en el mar de Chile

“La noche del 5 de julio de 1789 se produjo el primer encuentro o –mejor dicho- encontronazo. El bote LA ROSA fue abordado a la altura de Morro Quemado y de la Isla de Los Lobos (actualmente independencia) por una fragata inglesa, mientras cubría la última etapa de su travesía entre Chiloé y El Callao. Se identificaron como balleneros que habían capturado diez y nueve ballenas, quizás los mismos que más al sur, en abril, habían abordado otro barco con igual modus operandi: al anochecer para aprovecharse de la oscuridad, subiendo a bordo sin previo aviso y calculada intimidación para llevarse o intercambiar aquello que necesitaban... Probablemente se trata del AMELIA, el primer barco ballenero, de la compañía londinense Samuel Enderby & Sons, que cruzó el cabo de Hornos. El testimonio del capitán de LA ROSA, que el gobernador de Valparaíso trasladó al de Chile, Ambrosio O’Higgins, nos está dando cuenta de los primeros pasos de una industria, la pesca de cachalotes en el Pacífico que tendrá enorme trascendencia en el siglo XIX” (Valdés, 2014, pág. 44).

Como ya se menciona en el capítulo anterior, los primeros barcos balleneros que asumieron los riesgos de explorar las indómitas y desconocidas aguas del océano Pacífico sur, fueron de origen anglosajón -ingleses y norteamericanos, marcan el inicio de su oleada ballenera el día 3 de marzo en el año 1789, cuando la fragata AMELIA, dio muerte al primer cachalote frente a las costas de Arica; año que coincide con el establecimiento de la Real Compañía Marítima en el Atlántico (Starbuck, 1876, pág. 96).

Evidentemente, los múltiples arribos de balleneros extranjeros al territorio nacional presentaron diversas polémicas y conflictos dentro de la soberanía española, quienes trataban de ponerse a la altura de tal industria, posicionándose estratégicamente en las costas patagónicas Atlánticas con el funcionamiento de la RCM, buscando entre otras cosas, ejercer su poderío sobre estos territorios; sin embargo, las constantes visitas de las múltiples embarcaciones balleneras inglesas, norteamericanas y francesas, que frecuentaban las costas de nuestros territorios, presentaban las posibles amenazas recordándoles de su inoperancia

dentro de esta industria. Debido a lo anterior es que España en todo momento buscó dificultar y obstaculizar el desenvolvimiento ballenero de las fuerzas rivales, quienes gozaban de los auspiciosos beneficios que les proporcionaba la ballenería bien ejecutada.

La disputa era total, por un lado, la corona española intentaba levantar la RCM, pero por otro, nunca logró instaurar sólidamente las condiciones necesarias para que ésta prosperara en el negocio ballenero.

Por su parte, los balleneros anglosajones dedicados a la persecución y pesca del cachalote en alta mar, desarrollaron fructíferamente su negocio, debiendo asumir los inconvenientes interpuestos por sus competidores. Y aunque la RCM no tuvo la capacidad para establecerse en Pacífico sur, sabemos que la presencia de la Corona Española sí se hizo notar, mediante el dictamen de leyes y recursos sobre los diferentes puertos adjudicados como colonias.

España, buscando defender el poderío en su territorio, dificultaba a como dé lugar el desarrollo y la total emancipación de las empresas balleneras anglosajonas. Cuando surgían accidentes propios de la navegación anglosajona o llegaba la urgencia de reponer vituallas o hacer aguada, se veían en la necesidad de forzar su entrada en “los puertos españoles”, corriendo el riesgo de ser retenidos y acusados de contrabando. Finalmente, luego de diversos incidentes navales entre ambas potencias, resuelven por medio del “Tratado de Nookta” firmado en 1790, conceder el permiso necesario para que la navegación inglesa se establezca a tan solo diez leguas de distancia del litoral, es decir prácticamente sobre la costa misma; por lo que el contrabando, los conflictos y los primeros apresamientos no tardaron en producirse (Valdés, 2014).

“(…) No solo de ingleses. Tomás Geraldino, a bordo de LA LIEBRE, realiza el primero o uno de los primeros en 1791: el del ballenero de Durkenque LE NECKER, capitaneado y tripulado por numerosos estadounidenses, apresado a cien leguas mar adentro a la altura de Valparaíso (…). Las expediciones desde Europa, Nantucket y New Bedford se suceden sin interrupción y las noticias de

velas o barcos avistados van llegando desde todas partes: Juan Fernández, Valparaíso, Coquimbo, Talcahuano, Pisco, Paita, Quilca y El Callao (...) La fiebre ballenera que se desata es tal, que incluso el capitán James Colnett publica el diario de su viaje de exploración realizado entre 1793-1794, desde el Cabo de Hornos hasta la Baja California y las islas Galápagos... La guerra que se desencadena entre España y Gran Bretaña en 1796 abre la veda contra los buques ingleses. Y la mayor parte de los balleneros son atrapados en los primeros meses de la contienda. Durante buena parte de la misma, once barcos y sus tripulaciones permanecerán retenidos en Chile y Perú (...) En lo sucesivo los balleneros no solo evitarán igual destino, sino que además participaran del corso en la costa Peruana, representando una grave amenaza para el tráfico marítimo” (op.cit., pág.45).

Los largos y extensos viajes a los que los balleneros se enfrentaban para llegar a los nuevos y propicios caladeros descubiertos, hacía que no fuera posible que navegaran durante todo el tiempo sin arribar a algún puerto. El viaje en altamar era largo e intenso y necesitaban ir reponiendo provisiones y agua, como también tripulantes, ya que muchos no aguantaban el ritmo de altamar y abandonaban la embarcación apenas divisaban tierra firme. Y por su parte las embarcaciones también debían, además de abastecerse, reparar la embarcación: velas, mástiles y maderos que se dañaban con el viento, las tormentas y el poder del mar. Frente a este escenario, la dependencia y conexión de los barcos (casa, escuela ambulante) con la tierra continental a través de los puertos, era vital y de notable trascendencia, para el desarrollo efectivo de esta empresa.

IV.2 El oficio ballenero, desde el puerto de Valparaíso

Tal como se menciona anteriormente, la profusa llegada de balleneros extranjeros a las costas de nuestro país, impulsó profundamente el desarrollo de la ballenería nacional. Con sus particulares características culturales, tradiciones y técnicas, influenciaron y determinaron el modo cómo operó la ballenería nacional en sus primeros años en nuestro territorio.



ILUSTRACIÓN 9 “Oleo Bahía de Valparaíso 1840”

En el puerto de Valparaíso se esconde buena parte de la historia de la tradición ballenera, ya que no solo fue un lugar de intercambio entre las embarcaciones balleneras que ahí arribaron, sino que también fue el espacio que recibió y contuvo, todo el misterio y fuerza que traían consigo esos hombres que viajaban en aquellas embarcaciones, quienes descendían quizás, por un par de horas o por unos pocos días, antes de volver altamar. Muchos de ellos decidieron quedarse en estas tierras, encontrando en el puerto la libertad para poder evadir su vida en altamar. Al mismo tiempo, otros tantos jóvenes y adultos que vivían en el puerto, encontraron en estas embarcaciones una posibilidad de salir al mundo,

de dejar sus vidas en el pasado, de volverse balleneros abandonando Valparaíso, para encontrar en el mar su libertad.

Ser ballenero en Valparaíso era algo completamente nuevo, por lo que la mayoría de los hombres que se atrevieron a emprender tal contienda no contaban con ninguna experiencia al respecto. Lo que transformaba esta oportunidad en toda una aventura por descubrir, así es como muchos porteños se subieron a navegar en las embarcaciones extranjeras, supliendo las bajas de estos navíos por la inminente deserción. Comenzando de esta forma los primeros intercambios y las desoladoras distancias culturales, entre tripulantes y oficiales básicamente por la divergencia de lenguaje y costumbres, entre otros ámbitos.

La huella de lo que significó Valparaíso para la cultura ballenera mundial quizás es pequeña; sin embargo la riqueza de este intercambio de saberes, técnicas e historias es intensa y profunda; jugando aquí un rol crucial en la formación de las primeras empresas balleneras nacionales.

IV.3 Los marinos y su vida en altamar

El tripulante de un barco vive envuelto en dos realidades: la primera tiene que ver con su historia, su individualidad, su rutina que es dejada atrás en tierra firme; y la segunda es la historia que nace cuando comienza su travesía hacia altamar. Su identidad e historia permanecen, pero su rutina cambia; y su forma de ser se ve permeada por lo que sucede en el mar. La embarcación pasa a ser para estos hombres su casa y escuela, tanto su espacio público como privado.

En el barco, la vida de cada marino está contenida en el equipo de viaje, donde cada individuo juega un rol fundamental. Esta es la realidad que estos hombres escogieron vivir, por la cual dejaron su tierra y costumbres atrás, creando y reinventando su nueva identidad, a bordo de la embarcación que los agrupa y distingue frente a lo que se vive en tierra firme y también frente a otras naves balleneras y a otros nautas marinos. La experiencia de la navegación trasciende la

identidad de cada uno de ellos, que se encuentra definida intrínsecamente por las formas culturales de donde provienen, formando un conjunto.

La marinería ballenera podría leerse como el resultado de una mezcla sociocultural entretejida desde la tierra que los financia (presente en la figura del capitán) y desde el mar; espacios que los mantienen aislados y cercanos entre sí, consiguiendo una miscelánea combinación que los hace parte de una especie de tribu, familia o grupo, ambulante, móvil y diversa.

Al llegar a puerto y descender a tierra firme, se evidencian aún más sus diferencias y pasan a ser una “*especie extraña y extranjera*” de hombres, que incluso en su propia tierra natal les es difícil readaptarse.

Por lo que bajo algunas lógicas e interpretaciones, el mar atrajo “*a tipos peculiares, a hombres transformados genéticamente*”. Tal como comentó el cónsul de Estados Unidos en 1874 “*Tengo mucho que hacer con esta gente... son seres de una especie distinta y peculiar del género homo, una especie de gitano flotante*” (Creighton, 2006).

A pesar de que cada marinero representaba con autenticidad su tierra natal - donde nació y creció; inevitablemente todos se vieron afectados por la experiencia de la navegación, que los mantenía aislados, cruzando extensiones oceánicas desoladoras la mayor parte de su tiempo. Se articula el mar entonces, como un elemento desestabilizador en más de un sentido (*op.cit.*, 2006).

La ballenería en su conjunto, tendió a ser una empresa que integró a muchas razas y nacionalidades; incrementándose aún más este rasgo, cuando los armadores, buscando reducir costos, comenzaron a reclutar mano de obra en las diversas islas cercanas a los caladeros de ballenas, lo que les permitió reducir la contratación a bordo por largas distancias, y aumentar la tripulación solo cuando se acercaran al momento de la persecución y caza.

IV.4 El arribo

La llegada al “*Viejo Pancho*” -como le llamaban los antiguos nautas de habla inglesa al puerto de Valparaíso, porque dentro de sus nostalgias lograban identificar semejanzas con el puerto de San Francisco, en Estados Unidos; debe haber sido un acontecimiento no menor, cargado de un sinfín de sensaciones y ansiedades de parte de los marinos que se aproximaban a pisar tierra continental, luego de extensos y difíciles viajes por largas temporadas en altamar.

Hasta el año 1853, las noches de Valparaíso eran oscuras y el alumbrado público era responsabilidad de los propios vecinos que tuvieran casa con puerta a la calle, quienes debían colocar un farol con vela de sebo. Esto a diferencia de otros sectores, donde la Municipalidad contrataba a un nochero que encendía los faroles de los particulares, como es en el caso del plan de la ciudad, zona de la actividad comercial regional (Vásquez, 1999, pág. 35).

El arribo a puerto, muchas veces se justificaba por razones de índole humanitaria, es decir en un comienzo se permitía el arribo de las embarcaciones balleneras “solo” cuando se encontraban en graves problemas, donde corría peligro la vida de quienes se encontraban a bordo, por ejemplo. El permiso que la embarcación conseguía otorgaba el acceso para anclar y llegar al puerto por un tiempo determinado, tiempo en el que debían llevar a cabo todas las tareas que les permitieran volver a internarse en altamar: reparar la embarcación, las velas, los cabos y los botes cazadores, conseguir herramientas, víveres y agua dulce, atender enfermos o bien recambios de tripulación, etc.

Sin embargo, la necesidad de bajar e intercambiar recursos con tierra firme era imprescindible para el efectivo desarrollo de esta ambulante y fructífera empresa, la cual de no contar con esta posibilidad, no podría haber realizado todas las expediciones.

El embarque de alimentos frescos y de agua dulce, para aprovisionar las embarcaciones que arribaban tierra, eran obtenidos de las haciendas situadas a espaldas del puerto de Valparaíso y de los cursos de agua dulce provenientes de

las quebradas locales. Para los trabajos de acarreo de estos recursos en tanto, se encargaban los porteños de menores recursos (Cobos, 1999, pág. 34).

IV.5 El embarque

Durante el transcurso del siglo XIX, desde el puerto de Valparaíso zarparon numerosas expediciones balleneras, y sobre ellas muchos nautas chilenos, tanto así que el mismo Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Manuel Blanco Encalada en el año 1851, calculaba que al menos un 25% de los todos los hombres embarcados en las naves que surcaban el Pacífico sur, eran chilenos (Harris, 2001, pág. 123).

En 1860 Antonio Varas, nutrido con correspondencia epistolar de los representantes acreditados en el exterior, señalaba que *“la flor de los marineros de Chile andan expatriados navegando en buques extranjeros con prejuicio del comercio marítimo de la república, del servicio de la armada y de ellos mismos”* (op.cit., pág. 123).

Harris (2001), detalla lo anterior al dar cuenta, en números de los nautas embarcados, navegando en tierra extranjera:

“...La salida de más de 50.000 compatriotas... Empero, ahora luego de revisar más información documental inédita, hemos llegado a la conclusión de que aunque hubo derrames de población espasmódicos hacia el exterior, aquellas fueron, cuantitativamente hablando, mucho menores que la caudalosa y permanente salida de marinería embarcada en naves de comercio, loberas, foqueras, balleneras, de comercio e incluso de combate de otras banderas hacia todas las latitudes” (pág. 124).

Estas son solo algunas de las cifras oficiales del movimiento marítimo y dentro de ellas se ignora por completo el alcance de los enganches encubiertos, auspiciados por los tratantes de mar y casas de enganche no autorizadas (op.cit., pág.123).

Desde el puerto de Valparaíso, podemos ver que se identificaron dos ramales de salida: uno totalmente espontáneo, debido al recambio de tripulación por desertión, muerte o enfermedades que indefectiblemente debía producirse; y otro casi forzado, auspiciado por quienes medraban de una situación coyuntural, ya que siempre las naves extranjeras necesitaban a hombres de mar, situación que a la vuelta de los años terminó en serios inconvenientes para nuestros compatriotas. Estamos hablando de la marinería abandonada, desvalida, menesterosa y carente de toda posibilidad de auxilios, luego de ser abandonada en otras latitudes, puesto que eran enganchados sin ninguna formalidad en lo que se refiere a la obligación de ser reintegrados al puerto de salida (*op.cit.*, pág.126).

“Afortunadamente para nuestros nautas el cuerpo diplomático acreditado en el exterior salvaría a muchos de una muerte segura, y se ocuparía de su posterior repatriación; claro está que lo anterior no fue una empresa exenta de trabazones, y no porque los cónsules carecieran de emolumentos para verificar esas operaciones, sino por cuanto era rarísima la presencia de naves que tremolaran el tricolor en Europa o Norteamérica...” (*op.cit.*, pág.126).

Sin embargo, para los cónsules chilenos radicados en el exterior, no era tarea fácil repatriar a los marinos, ya sea por la baja frecuencia y posibilidad de dar con alguna nave chilena, o bien por las altas sumas de dinero que debían cancelar a los capitanes de naves foráneas, para que los trajeran de vuelta a nuestros lindes. Y frente a esto es dentro de la década de 1870, cuando se comenzaron a disponer de órdenes que obligaran a los capitanes de bandera chilena, brindar asilo a bordo de sus naves a los abandonados compatriotas en puertos foráneos.

“Sobre el tema, es importante señalar que una ley dictada el 21 de junio de 1878, en sus artículos 100 y 101, reguló cuestiones conectadas con el asilo de marineros chilenos cuando no hubiese agente consular y obligaciones de repatriar a cuatro tripulantes por cada 100 toneladas de las naves”(*op.cit.*, pág. 127).

Gracias a la exhaustiva búsqueda de información del profesor Gilberto Harris en el Archivo nacional, sabemos que tempranamente se verificó una

importante expatriación de nautas chilenos, quienes se embarcaron como tripulación de los buques extranjeros que se vieron afectados por las bajas de desertión y/o muerte, condiciones características del oficio ballenero. Así, la marinería extranjera ofreció mejores sueldos, convirtiéndose en una atractiva oportunidad para los chilenos.

“La desertión que estos últimos experimentaban los obligaba a reintegrar su equipaje con gente tomada en nuestras playas y con nuestros nacionales, a quienes embarcaban con “sueldos exorbitantes”, para luego abandonarlos en tierras extrañas y sin recursos”(op.cit., pág.131).

La situación anteriormente citada se intentó controlar por medio de una exigencia administrativa que ordenaba a los marineros enganchados a contar con algún un papel firmado por el capitán de la expedición a la cual se estaban embarcando, que expresara la duración del viaje, su salario y la obligación de ser reintegrados a la nación saliente, condiciones que en la práctica raramente fueron cumplidas y difíciles de comprobar.

“..considerando el crecido número de nautas norteamericanos y europeos que defeccionaron en aguas chilenas, que un número importante de marinería nacional se enganchó espontáneamente o fueron colocados por oficinas de enganche ilegales, en naves foráneas de la carrera, loberas, balleneras o foqueras; es obvio que debió realizarse un recambio de tripulaciones para los viajes en redondo o incluso en distancias cortas, considerando que por parte baja unos 8.000 extranjeros se fugaron en nuestras latitudes en el periodo que corre entre 1881-1888”(op.cit., pág.125).

IV.6 La deserción

La deserción corresponde a la vía de ingreso más importante de ingleses, norteamericanos y franceses, aventureros-proletarios, que difícilmente pudieron ingresar capitales o maquinarias entre sus improvisados bártulos hacia nuestro territorio. Además de ser también la forma que consiguieron los marinos, agobiados por la extenuante navegación, para escapar de las precarias condiciones de vida que entregaba la ballenería en altamar.

“(...) hemos individualizado a más de 8.000 individuos que defeccionaron en Valparaíso, Caldera, Constitución, Talcahuano y Chiloé, cifras que son más amplias, puesto que los informes de los attaché foráneos, no figuran los que se fugaban luego de que se visaban las nóminas y se despachaban las naves”(op.cit., pág. 188).

La sistemática deserción que llevaron a cabo los tripulantes balleneros trajo consigo una serie de consecuencias que complicaron bastante las relaciones sociales dentro del mismo puerto, a la vez que puso en jaque el desenvolvimiento efectivo de las expediciones balleneras que se detenían o fondeaban la bahía de Valparaíso. Tal tendencia dismantelaba las antiguas tripulaciones y, enfrentando un recambio forzado de personal, se distanciaban las relaciones entre los capitanes y/u oficiales que comandaban la expedición con los tripulantes, quienes finalmente eran los que operaban y efectuaban todos los trabajos a bordo de la expedición. Aquello derivó en que, por una parte se incorporaran considerables números de nuevos residentes al puerto de Valparaíso; mientras que por otra, embarcaron a diversos marinos chilenos en naves de bandera extranjera, naves que navegarían por un tiempo indeterminado, en lejanos lugares con diversas suertes y sin la seguridad de volver al puerto desde donde zarparon; fenómeno que sin lugar a dudas alteró significativamente, tanto los órdenes sociales, como medioambientales del puerto de Valparaíso.

Es así como, desde la década de 1820, se legisló sobre la deserción prohibiendo el descenso de marinos a tierra firme, dictando decretos y

prevenciones de todo tipo para evitar la desertión y sus consecuencias. Esto considerando que, entre el año 1810 y 1837, en Valparaíso recalaban más de 7.000 naves extranjeras, lo que indica que miles de extranjeros podrían haber desertado, inclusive más. En los años de crisis de 1827 en adelante, recalaban en Valparaíso 614 naves, de las cuales 480 eran foráneas y de ellas 390 mercantes, 20 balleneras y 70 de combate (*op.cit.*, pág.209).

Ya a mediados del siglo XIX, el gran movimiento comercial que se estaba gestando en las aguas del Pacífico sur, daba espacio para que la desertión de marineros extranjeros dejara su huella frente a la disposición de la marinería nacional. Los buques foráneos necesitaban restablecer sus reiteradas bajas, contratando gran contingente de marineros chilenos, a los cuales probablemente se les ofreció menor sueldo que a aquellos que desertaron, quedándose los capitanes con el excedente de los sueldos vencidos de los desertores.

Luego de la contrata, las embarcaciones dejaron en sus puertos de destino a miles de marineros chilenos y, habiéndoles pagado un sueldo de uno o dos meses, quedaban con un remanente de dinero que no les alcanzaba para comer más de una semana. Aquellas condiciones de vida acarrearón miseria y la discriminación de las naciones extranjeras; hecho que los condujo a tener que recurrir a los cónsules chilenos en el exterior, para pagar las deudas adquiridas, y tener la posibilidad de ser embarcados de vuelta a Chile, donde luego se les obligaba cumplir con trabajo de servicio en la escuadra nacional, por el tiempo que se necesitase, hasta devengar los adelantos y el pasaje de retorno (*op.cit.*, pág.140).

Además, no podemos dejar de considerar los naufragios, los cambios de capitanes, los abandonos, las desertiones y las situaciones de extrema violencia y abuso, que vivieron los marinos de las balleneras en general. Antecedentes que llevan a plantear que la ballenería directa e indirectamente, acarreaba una serie de graves problemas sociales, económicos y ecológicos, dentro de los territorios donde se establecía. Lo anterior se evidencia en el Chile de siglo XIX, justo cuando la industria ballenera a nivel internacional iba abruptamente en descenso,

debido a la sustitución del aceite de ballena o espermacetti, por petróleo o aceite de roca. De igual manera, todos estos efectos dejaron su huella en la historia del puerto de Valparaíso del siglo XIX.

“En fin, en 1910 los maltratos, digamos psicológicos, a los chilenos de la ballenera JOSEPHINE llegaban al extremo que no se les daba agua, ni ingrediente alguno a propósito de lavarse después de las faenas de pesca y beneficio de las ballenas, y se les obligaba a usar de las orinas que ellos mismos depositaban en un barril” (op.cit., pág.141).

V. LA BALLENERÍA EN, VALPARAÍSO SIGLO XIX.

“Es bien sabido que entre
las tripulaciones Balleneras americanas,
que pocos son hombres que vuelven
en las naves a bordo de las cuales partieron”
Crucero en una ballena

V.1 Las ballenas del Pacífico sur antes de la ballenería extranjera

Antes de la llegada de los balleneros extranjeros, en estos territorios ya existía una relación cinegética entre los hombres que habitaban las latitudes costeras y las ballenas. Así lo demuestran las diversas manifestaciones culturales que logran relatar parte del pasado experimentado por los habitantes endémicos de las costas de nuestro territorio. Por ejemplo, dentro de la cosmovisión Mapuche, *“las ballenas eran las encargadas de transportar las almas de los difuntos hacia el Wenumapu o Tierra del Cielo; en algunas zonas las ballenas eran llamadas Tempulkalwe y cumplían una función similar a la del balsero, denominado también N’ontufe o Tempilcahue”* (Montecino, 2017). Se cuenta que para retribuirles sus servicios era necesario ofrendarles cuentas de piedra color turquesa, llamadas “llancas” o de vidrio, denominadas “chaquiras”, puesto que las ballenas representaban a viejas mujeres, mágicamente transformadas en cetáceos, que realizan su tarea a la caída del sol de cada día, y que ningún ser humano puede ver (*op.cit.*, 2017).

“Montados sobre su enorme lomo, los difuntos son llevados hacia su morada definitiva” (Cartes, 2009).

Cuenta la leyenda que al morir los mapuches, sus almas son conducidas por estos grandes animales hasta la isla Mocha, donde habitarán por un tiempo en esta isla situada frente a las costas de Arauco. Allí encontrarán la paz y tranquilidad necesaria para llegado el momento, continuar en una balsa fúnebre hacia una ignota región situada a Occidente, más allá del horizonte marino. También los mapuches utilizaban los huesos de la ballena, livianos y resistentes, para la confección de sus tejidos. Recolectaban por las costas, huesos que les sirvieran para fabricar los Ñierehues (especie de paleta con forma de hoja de cuchillo) que sirve para golpear la trama, mientras se teje, dándole de esta manera firmeza a los tejidos. Evidencia que reconoce el significado y presencia de estos magníficos cetáceos, dentro de la cosmovisión y cultura Mapuche (*op.cit.*, 2009).

V.2 La experiencia ballenera

La experiencia ballenera que relatara a continuación estará situada en la descripción de lo acontecido desde el puerto de Valparaíso, espacio de articulación de operaciones balleneras particularmente influenciadas desde la tradición anglosajona, la cual deja su clara impronta en los primeros emprendimientos de la neófito instalación ballenera en Chile, durante el siglo XVIII y XIX principalmente.

“La presencia continua de buques y tripulaciones balleneras extranjeras permitirá el surgimiento de una intensa vida comercial en los puertos más importantes de Chile, estimulando la formación de empresas con capitales nacionales y/o mixtos, dedicadas parcial o completamente a la caza de ballenas, tanto en Valparaíso como en Talcahuano... Estas empresas operarán usando veleros de procedencia estadounidense o inglesa, algunos ya adaptados y con experiencia en la caza de ballenas, y otros que serán equipados en los mismos puertos chilenos. Los capitanes y oficiales eran en su mayoría estadounidenses y gran parte de la tripulación, principalmente la marinería, estaba formada por chilenos con alguna o ninguna experiencia ballenera” (op.cit., 2009).

El biólogo marino Luis Pastene en su investigación de tesis, redactada en el año 1982 para la Universidad de Concepción, identifica que frente a la extracción de recursos balleneros en las costas de Chile, se lograron reconocer dos grandes períodos. El primero comienza desde el último cuarto del siglo XVIII y se caracteriza fundamentalmente por la presencia exclusiva de embarcaciones de bandera extranjera que arrasaron considerablemente con la abundante población de cetáceos existente para ese entonces en el Océano Pacífico sudamericano.

“Antiguos naturalistas han señalado en sus relatos, la abundancia de ballenas antes y al comienzo de la explotación de estas en las costas de Chile (último cuarto del siglo XVIII)...las ballenas eran muy abundantes en la costa chilena y se podían ver desde los cerros de la costa gran cantidad de ellas...” Clarke (1965) destaca la opinión de Townsend, al señalar que entre 1785 y

1913 fueron capturadas 6.262 ballenas francas en aguas litorales y oceánicas chilenas, por barcos norteamericanos” (Pastene, 1982, págs. 12-15).

El segundo período en tanto, se caracteriza por el término de las actividades foráneas y el comienzo de la gestión de empresas chilenas; las que, con marcada influencia ballenera de los países pioneros, dan curso a las primeras expediciones financiadas con capitales de origen nacional. Este período comprende desde la segunda década del siglo XIX hasta fines del siglo XX; a la vez, entre aquellos años se logran diferenciar tres momentos que caracterizaron a la ballenería nacional.

En primer momento se desarrolló la ya mencionada “caza clásica o pelágica”, la cual se ejecutó exclusivamente desde el puerto de Valparaíso, durante el transcurso de los años 1819 y 1921. Paralelamente a estas fechas se desarrolla también la caza tradicional o caza costera, específicamente desde el puerto de Talcahuano, como también desde algunas islas como Chiloé, Mocha y Santa María, este segundo momento (paralelo en el tiempo pero desarrollado en diferentes espacio) o etapa dentro de la industria ballenera se caracterizó por funcionar al antiguo estilo ballenero europeo iniciado por los vascos, denominado como “caza costera”. Y por último el tercer momento, corresponde al último período de esta antigua saga, denominada “caza moderna”, etapa caracterizada por la innovación que llega a Chile durante los primeros años del siglo XX bajo la marcada influencia de balleneros Noruegos.

“Este modelo de explotación de los cetáceos, iniciado y desarrollado en el norte de Noruega, gracias a las innovaciones introducidas por Svend Foyn, revolucionó y dominó la industria ballenera durante todo el siglo XX, y uno de sus principales logros fue la conquista de la Antártica en 1904” (Quiroz, 2014).

V.3 La caza clásica en Valparaíso

La cuantiosa afluencia de balleneros extranjeros transitando por el puerto de Valparaíso durante el transcurso del siglo XIX, motivó que se emprendieran una serie de iniciativas entorno a este oficio, en principio probando y experimentando para luego, ya conociendo los riesgos, dificultades y beneficios, establecer en el puerto principal las primeras compañías balleneras nacionales. Estas compañías luego instaurarían este oficio de manera industrial, oficializándolo a través de las distintas empresas y casas comerciales que se consolidaron sobre el puerto. El espacio local del puerto por su parte, disfrutaba de condiciones ideales, tanto geográficas, como orgánicas, para el exitoso desenvolvimiento de la hazaña ballenera.

“De acuerdo a la literatura especializada una de las zonas de caza [de ballenas] más importantes y extensas en el Pacífico Sur, se encuentra frente a las costas de Chile, y se extiende entre la latitud 35° a la 40° sur y desde la costa hasta 200 millas mar afuera” (Cartes, 2009).



IMAGEN 1 “Puerto de Valparaíso 1890”

El desarrollo de la ballenería en Chile fue tardío con relación al auge internacional de la industria ballenera; a pesar de que estas costas contaban con una significativa proporción de ballenas y de que la idea rondó desde tiempos coloniales entre algunos gobernantes y dirigentes del territorio, el desarrollo de este tipo de emprendimiento no prosperó activamente sino hasta bien entrado el siglo XIX.

Y buena muestra de ello es el hallazgo realizado, desde el fondo de la Capitanía General en el Archivo Nacional, de la primera solicitud para pescar ballenas, a manos del marino norteamericano Charles Wooster y el empresario chileno A. Arcos, para la fragata ROSA DEL PACIFICO el día 13 de mayo del año 1819 (ver anexo I). Allí, el Capitán Wooster solicitaba el permiso exclusivo para pescar ballenas en la bahía y puerto de Coquimbo y también en la isla de Santa María por una duración de cinco años, comprometiéndose a pagar un 5% de las utilidades de la pesca al gobierno de Chile, y señalando además que existe la posibilidad de contratar a tres nautas chilenos en aquellas expediciones.

Dicho permiso pasa a manos de la fiscalía donde el fiscal de apellido Argomedo, (ver anexo II) responde mencionando que *“permisos exclusivos no se le conceden a ninguna nación, a menos que sea algún nuevo invento útil para la sociedad; argumentando que el comercio es libre y no se debiera despojar al ciudadano de tal ocupación, manifestando que a aquella causa no puede inferírsele una privación, siendo que la pesca de ballena no es nueva invención, ni presenta grande erogación, ni dificultades. Declara también que, hasta esa fecha en Chile, nadie se ha contenido a ella, ya sea por la ausencia del buque o por la negación del comercio con el extranjero. Luego señala que el “teatro” se ha mudado y que el chileno más apático fija todas sus fronteras en la navegación, pues le parece regular la concesión, además de afirmar que el primer suplicante que se contrate a esta ocupación en Chile, podría hacérsele alguna rebaja en los derechos comunes a otros; sin olvidar que nuestra actual situación política tampoco permite abrir la puerta a unos sentimientos de aquellas naciones contraheidas a este ejercicio, sin estorbo en nuestros enemigos en los tiempos de*

la dominación, firmado en Santiago el 13 de mayo del 1819 (Fondo capitanía general 1050, foja 320 vuelta. Hallazgo personal realizado en Archivo Nacional, Santiago Abril 2017)

A los cinco días siguientes, se redacta la resolución del gobierno (ver anexo III) donde se declara que *“Se le concede a Don Charles Wooster el privilegio exclusivo para practicar la pesca de ballena en el puerto de Coquimbo por el término de dos años perentorios, con la calidad de que pague un cuatro por ciento sobre el producto líquido de la pezca y de que a lo menos la mitad de la tripulación haya de ser individuos chilenos. El pago del cuatro por ciento debe hacerse en aceite a ballena en la aduana de Valparaíso. Desele testimonio de lo actuado al interesado, comunicando esta resolución al gobierno de Valparaíso para los efectos consiguientes, firmado por O’ Higgins, con fecha de 18 de mayo del 1819”* (Fondo capitanía general 1050, foja 321. Hallazgo personal realizado en Archivo Nacional, Santiago Abril 2017).

Sabemos también que esta iniciativa se llevó a cabo a manos del comerciante inglés, W. Henderson, el marino norteamericano Ch. Wooster y el empresario chileno, A. Arcos. Pues al parecer Charles Wooster, habría sido quien solicitó el permiso para pescar ballenas en la bahía de Coquimbo por 5 años, el día 13 de marzo de 1819, petición otorgada por el gobierno de Chile, en pago u retribución a sus servicios prestados en la reciente creada, marina de Chile; y probablemente el permiso mencionado anteriormente, correspondió a la gestión que se estaba haciendo para la fragata ROSA DEL PACIFICO adquirida el mismo año por el comerciante inglés William Henderson, la cual corresponde a la antigua fragata española de nombre RESOLUCION. Por su parte Antonio Arcos, fue quien suministró el apoyo financiero y algunas facilidades desde el puerto de Coquimbo, mediante su cercanía con rubro portuario (Quiroz, 2015).

Desde un principio, el objetivo de esta empresa fue la caza de ballenas para la obtención de aceite de esperma y su refinamiento para la exportación directa hacia Europa (Quiroz, 2015, pág. 2). Aparentemente, su primer viaje se habría realizado el día 15 de julio del año 1819 al mando del capitán Wooster, zarparon

desde el puerto de Valparaíso y retornaron el día 31 de enero del año 1821, luego de pasar por Coquimbo *“portando una carga de barriles de aceite”* (Guzmán, 2003, pág. 56). Sin embargo, los próximos viajes del buque registrados, figuran para transporte de frutos del país, maderas, caballos, estaño, algodón y otros productos, realizados entre los puertos de Valparaíso, Coquimbo, Huasco y Arica (Quiroz, 2015, pág. 3).

Una vez instaladas las factorías nacionales, la industria ballenera logró alcanzar una importante presencia a nivel nacional. Replicándose e instalándose en diversos puertos y caletas del país, las cuales operaron activamente hasta los comienzos de la década del 80, del siglo XX, cuando la moratoria internacional y la exacerbada disminución de la población de cetáceos, hicieron imposible su desarrollo y continuidad.

V.4 Iniciativas pioneras de ballenería en Chile

A continuación, enunciaremos algunas de las experiencias de *caza clásica*, que fueron desarrolladas desde el puerto de Valparaíso, preliminares a la instalación industrial ballenera en nuestro país. Todas estas iniciativas sirvieron de inspiración y ejemplo para el desarrollo de los primeros emprendimientos balleneros, ejecutados con capitales nacionales, durante el siglo XIX.

Después del emprendimiento descrito de la ROSA DEL PACÍFICO; en el año 1830 se levanta el zarpe del bergantín BUEN SUCESO, preparado para la pesca de la ballena (Cartes, 2009, pág. 36). *“El buque figuraba con una capacidad de 200 toneladas gruesas de registro, y podría cargar con 52.000 galones de aceite de ballena que, avaluados de manera conservadora, en seis reales cada galón, importaban \$42.000. Ni el capitán ni la tripulación recibirían salario, sino que participarían en forma proporcional en las ganancias obtenidas según la cantidad de aceite producido: el capital de \$10.000 se dividiría en 20 acciones de \$20 cada una. Si el viaje tenía éxito se proyectaba instalar una fábrica de velas de esperma para beneficiar los aceites de la compañía”* (Betancourt, 1963, pág. 174).

Según los antecedentes que tenemos, el proyecto no se llevó a cabo, pero la idea ya estaba lanzada. Solo quedaba esperar que en algún momento se concretara” (Quiroz, 2015).

Otra iniciativa destacable corresponde a la extensa trayectoria del navío ballenero MARIA HELENA, que viene a graficar el alto nivel de productividad que tuvo este rubro durante el transcurso del siglo XIX.

El ballenero MARIA HELENA o EX AVERICK era un navío de 385 toneladas de registro, construido en el año 1828 en Fairhaven, Massachusetts. Entre los años 1828 y 1845 realiza seis viajes para cazar ballenas, zarpando generalmente desde el puerto de New Bedford, Massachusetts rumbo al Pacífico sur, (1828-1831, 1831-1833, 1836-1840, 1840-1844 y 1844-1845) excepto por uno de ellos (1834-1836) cuando se dirigió rumbo al atlántico (Starbuck, 1876). Posteriormente encalla el 15 de febrero del año 1845, en una isla de Ulitea, hoy Raiatea, luego es rescatado y reparado con el nombre de RECOVERY *“debido a que lo habíamos recuperado de las profundidades”* (Lucatt, 1851, pág. 243).

Más tarde fue enviado a Valparaíso para su venta, donde es comprado por un grupo de comerciantes que lo renombran como MARIA HELENA. El navío ballenero MARIA HELENA zarpa el día 20 de diciembre del año 1845, desde el puerto de Valparaíso con dirección a Estados Unidos, llevando la carga del CLARKSEN de Nantucket. Se piensa que el buque MARIA HELENA primero se dirigió al puerto de Coquimbo, más tarde, se dice que llegó a Edgartown el 22 de abril desde Talcahuano con 1.900 barriles de aceite de esperma, con la carga del buque CLARKSON, que contenía más 1.500 libras de barbas de ballena, más la del buque ARABELLA, del SAG HARBOR y 200 toneladas de guano (Quiroz, 2015).

Al parecer este buque se habría vinculado al negocio ballenero, pero no como cazador, sino como transportador de los productos extraídos de ballenas cazadas por diferentes naves. Finalmente, el día 4 de enero del año 1848, vuelve a encallar en las Christmas Island, esta vez con peor suerte que la anterior,

perdiéndose completamente junto a toda su carga, sin embargo, los pasajeros y la tripulación logran salvarse (Quiroz, 2015).

Luego a mediados del siglo XIX, se desarrolla una de las iniciativas más osada que se haya registrado dentro de la historia de la ballenería nacional. Esta fue emprendida por la Casa Comercial López y Sartori que era una empresa de capitales mixtos, creada por el comerciante Edmund W. Sartori, norteamericano natural de Philadelphia radicado en Valparaíso entre los años 1848 y 1856, él fue uno de los fundadores de la primera y la tercera compañía de bomberos, además de la logia masónica Bethsda de Valparaíso. Este reconocido personaje primero formó una sociedad llamada Loring Sartori & Co, entre 1848 y 1850, para luego decidir asociarse con Dominic López, creando la casa comercial López & Sartori en el año 1850, esta empresa creció y se estableció de manera competente dentro del puerto de Valparaíso, y ya para el año 1852, la sociedad contaba con varios buques, alcanzando un total de 3.900 toneladas de registro, y con tripulaciones que oscilaban entre 150 hombres (El Mercurio de Valparaíso , 1852).

“La caza de ballenas en las regiones polares es consecuencia de la disminución que estaba experimentando el stock de cachalotes en los caladeros tradicionales, y la búsqueda de nuevos lugares provistos de ballenas, aún no explotados. El descubrimiento de los caladeros de ballenas boreales [Balaena mysticetus] al norte del estrecho de Bering, realizado por el capitán Roys, del buque SUPERIOR, detonará una verdadera fiebre ballenera polar. La caza de ballenas en el mar de Okhotsk fue muy intensiva entre los años 1847 y 1867, con 1.391 expediciones, un 90% de los Estados Unidos y el resto de Francia, Bremen, Hawai y Rusia, y con representación ocasional de Gran Bretaña, Noruega y Chile” (Quiroz, 2015, pág. 4)

Tomando en cuenta lo anterior, se logra inferir que esta experiencia estuvo motivada por el importante impulso que significó la presencia de las múltiples expediciones balleneras norteamericanas e inglesas que circulaban al acecho de las ballenas ubicadas, para ese entonces, en abundancia por las costas de nuestro territorio. Eran balleneros que contaban con un completo equipamiento e

importante trayectoria en el oficio, factores que les permitieron descubrir nuevos caladeros de ballenas y que les proporcionarían así mismos el éxito y consolidación de tal empresa, impulsando a la casa comercial López y Sartori a emprender este largo y costoso viaje al Ártico, que implicó una significativa hazaña aventurera para todo el grupo de hombres que formó parte de esta arriesgada expedición.

Tal proeza se realizó en dos oportunidades: la primera y la más exitosa fue efectuada sobre la barca EL PESCADOR, construida en el año 1840, en Estados Unidos. Con 192 toneladas de registro, *“tiene una cubierta que mide ochenta y siete pies de popa a proa, y veinticinco pies en su mayor anchura sobre cubierta, tiene doce pies de puntal y en la proa por signo un brazo de violín. Se expidió su patente de navegación el 27 de octubre de 1851, quedando inscrito en el Registro de la Marina Mercante Nacional con el N° 405”* (op.cit., pág. 151).

“(…) siendo la vez primera, que el pabellón de Chile, sostuvo con honor su puesto entre los que componían la flota de balleneros americanos, en aquellas altas latitudes en el año 1852, i al principio causoles extrañeza ver la solitaria estrella de nuestra bandera, participando con la de ellos en la lucha grandiosa contra tantos peligros” [... el buque] regresó de su campaña de catorce meses a principio de ese año [1853], rindiendo utilidades tales a sus armadores, que han estimulado un armamento en mayor escala, i que encaminarán en esa vía su espíritu de empresa”, agregando que *“es un interés nacional fomentar por todos los medios posibles “este tipo de emprendimientos”*(op.cit., pág. 4).

EL PESCADOR zarpa desde Valparaíso el día 24 de noviembre del año 1851. Bajo el mando del capitán George Heath, la barca se dirige a cazar ballenas al ártico y no al mar de Okhotsk; se integra a uno de los 275 buques balleneros, que operaron desde Hawai en el Pacífico Norte, durante el verano de 1852 (op.cit., 2015).

“Llegando a Honolulu, vía Paíta, en las costas de Perú, el 21 de abril de 1852, con 50 barriles de aceite de cachalote y 30 de aceite de ballena. En un diario de Honolulu se indica que el capitán George Heath, de la barca EL

PESCADOR, de Valparaíso, tocó en la isla Chatham, una de las Galápagos, en su viaje desde Paita. El capitán le informa al periódico de la masacre de la tripulación de la balandra PHANTOM, de San Francisco, CA, y la destrucción de la embarcación por un grupo de convictos proveniente de la isla Chatham” (op.cit., 2015).

El 10 de mayo de 1852 zarpa de Honolulu en un viaje rumbo al norte, regresando el 23 de octubre de ese mismo año, con 50 barriles de aceite de esperma, 800 de aceite de ballena y 11,000 libras de barbas de ballena. Era sin dudar, el PESCADOR, el mismo que el 9 de noviembre de 1852 zarpa de Honolulu, rumbo a Valparaíso, donde llega el 31 de enero de 1853, con una carga registrada de 800 barriles de aceite de ballena (op.cit., 2015).

Documentación oficial nos da cuenta que este buque *“regresó de su campaña de catorce meses, a principios del año 1853, rindiendo utilidades tales a sus armadores, que han estimulado un armamento en mayor escala, y que encaminarán en esa vía, su espíritu de empresa, agregando que es de un interés nacional, fomentar por todos los medios posibles, este tipo de emprendimientos”* (Memoria del Ministerio de Marina, 1853).

Posterior al arribo de su viaje, EL PESCADOR fue vendido en 1853 al comerciante de Chiloé A. Andrade, quién lo utilizará en labores de cabotaje entre el archipiélago y Valparaíso (Memoria del Ministerio de Marina, 1853). Luego del éxito que tuvo la expedición de EL PESCADOR, la casa López y Sartori decide preparar un nuevo buque para enviarlo hacia la misma zona; sin embargo, esta segunda experiencia no obtiene tan buenos resultados como la anterior.

Si bien los sucesos anteriores desmotivaron los potenciales emprendimientos hacia los mares del polo norte, la escuadra ballenera chilena poco a poco irá tomando fuerza y posición desde el puerto de Valparaíso llegando a conformar en el año 1868, una flota de 19 barcos balleneros que cada año iban al archipiélago de las Galápagos y al golfo de Panamá a la caza de ballenas (Cartes, 2009)

“Apunta Mateo Martinic que hasta 1880, los cazadores de banderas extrañas fueron prácticamente los únicos que se ocuparon de las ballenas en el mar de Chile. En verdad, hubo algunas iniciativas previas, que veremos, en especial en la actual región del Biobío, pero que no alcanzaron un carácter industrial. El mismo Martinic señala que aquel año tuvo inicio a la actividad de captura sistemática por embarcaciones nacionales (op.cit., pág.36).

V.5 Establecimiento industrial ballenero

El auspicioso aumento de los diferentes emprendimientos balleneros en Chile, condujo a que en el año 1871 se conformará la Compañía Chilena de Balleneros; empresa que, junto a algunos empresarios de Talcahuano, Concepción y Coronel, enviaron cada año de funcionamiento, sus buques a los diferentes caladeros de ballenas de las costas sudamericanas, principalmente a las Galápagos y hacia el Golfo de Panamá.

La Compañía Chilena de Balleneros fue una empresa constituida sobre las bases de una sociedad anónima, compuesta por un grupo de comerciantes de Valparaíso, que tenían como objetivo principal: *“ejercer la pesca de la ballena y las demás operaciones accesorias a esta industria”* (escritura pública N°283,17 de agosto 1871. Notarios de Valparaíso [Julio Cesar Escala] vol. 166, fs. 171-174. Archivo Nacional, Sgto. de Chile. El gobierno de Chile aprueba los estatutos de la Compañía, declarándola legalmente instalada (Decreto supremo del ministerio de hacienda del 6 de sept. de 1871. Boletín de leyes y decretos del gobierno, XXXIX (9):333-334,1871).y fijándose el día 15 de octubre de 1871 *“para que pueda dar principio a sus operaciones”* (Estatutos de la compañía chilena de balleneros. Boletín de leyes i decretos de gobierno, XXXIX (9):328,1871, En: Quiroz, 2015).

En la empresa participa en un inicio un grupo de 32 accionistas, principalmente comerciantes estadounidenses e ingleses radicados en Valparaíso, los que poseen un total de 340 acciones de las 400 proyectadas. El principal accionista era Isaac H. Marks, con 61 acciones, quien fue además el primer

gerente o administrador de la empresa. Isaac H. Marks se retira de la compañía a fines de 1874, siendo reemplazado por Henry A. Howlands, quien se mantendrá en el cargo hasta 1893. El segundo accionista de importancia fue Santiago Martin, con 34 acciones, quien fue el primer secretario que tuvo la Compañía. S. Martin fue además socio de Petersen & Martin, empresa comercial cuyo giro contemplaba entre otras cosas, el manejo de asuntos navieros y poseían 12 acciones. Es decir, en conjunto, S. Martin y G. Petersen eran dueños de 75 acciones de la Compañía. En 1871 actuaban como agentes de la Compañía, ya sea preparando buques para el zarpe o bien comercializando el aceite producido durante sus temporadas de cacería. En diciembre de 1872 G. Petersen se retira de la sociedad y S. Martin se asocia ahora con McNeil, quedando esta asociación a cargo de todos los trabajos realizados por Peterson & Martin, definiéndose como los *“proveedores de buques, agentes comisionistas e importadores de anclas, cadenas y cables de acero; manillas y cuerdas alquitranadas; bombas para los buques y huinches de hierro; una completa variedad de artículos navales”*. El nuevo socio de S. Martin, G. H. McNeil, era dueño de 20 acciones de la Compañía Chilena de Balleneros (*op.cit.*, 2015).

A esta compañía se le atribuye ser la pionera a nivel nacional en la conformación de la primera flota ballenera que participará en la caza pelágica. Inicialmente la flota de la Compañía Chilena de Balleneros estaba compuesta por siete buques: PESCADORA, MARIPOSA, CHARLES & EDWARD, VIRGINIA MARKS, GRACE MARKS, MAGGIE HILL Y MARY. Y según lo que expresan los registros oficiales de la Marina Mercante de Chile todos estos buques ya estaban cazando ballenas bajo bandera chilena, incluso antes de la formación de la empresa y sus propietarios (*op.cit.*, pág.9).

La flota ballenera *“hace cruceros anuales al norte, capturando la mayoría de sus ballenas entre Panamá y Manta, en el Ecuador, la caza y procesamiento de la ballena tiene su asiento en Valparaíso y Talcahuano y las naves que ejercen esta industria hacen un viaje cada año, saliendo del puerto los primeros meses y regresando a fines de año”* (*op.cit.*, pág. 10).

Para el año 1885, se publica en un boletín de la Sociedad de Fomento Fabril, declarando que la caza pelágica en Chile solo se practica desde el puerto de Valparaíso, siendo la Compañía Chilena de Balleneros la representante oficial en el desarrollo y expansión de este oficio, formando a miles de marineros que subían en sus expediciones para formarse en la práctica misma de este oficio.

VI. BREVE DESCRIPCION DEL OFICIO BALLENERO: BARCO ESCUELA.

“Allí vieron tan inmensa manada de ballenas
Que debieron avanzar con mucha cautela, por temor
de chocar la nave contra ellas...”

Sexta circunnavegación

De Shouten, 1617.

VI.1 Descripción de la caza clásicas de ballenas

La caza clásica que se desarrolla en Chile durante el siglo XIX desde el puerto de Valparaíso, estuvo sumamente influenciada por la tradición ballenera anglosajona; quienes, introduciendo innovaciones y experiencias sobre el barco ballenero, replicaban y reproducían la formación del oficio ballenero.

Comerciantes y constructores navales estadounidenses modificaron completamente los barcos o naves balleneras que venían utilizando, con el objetivo de facilitar la caza y persecución de los evasivos cachalotes. Primero incorporaron grandes hornos de fierro y ladrillo, instalándolos sobre las cubiertas del mismo barco, lo que les permitió procesar inmediatamente la grasa de la ballena una vez capturada en altamar. Este notable hecho fue el que los convirtió en “cazadores pelágicos” (Creighton, 2006).

Segundo, ampliaron el tamaño de las naves balleneras aumentando su capacidad y tonelaje para soportar así los largos viajes que estaban emprendiendo y contar con una mayor capacidad de carga. Y tercero, mejoraron los botes balleneros, simplificando las cuadradas y largas popas, en otras más angostas, ágiles y rápidas que beneficiasen la persecución y caza de los cetáceos.

Las evidentes mejoras que proporcionaron estos cambios, sumado a las alzas de los precios del mercado ballenero, condujo a que comerciantes del noreste americano enviaran sus barcos balleneros a los distintos océanos del mundo. Les permitió la posibilidad de ir descubriendo nuevas zonas de caza, identificando y conociendo los lugares privilegiados por estos cetáceos para alimentarse, aparearse o criar. Llegando a constituir aproximadamente el 53% de las ganancias de Nueva Inglaterra, por concepto de exportación a Gran Bretaña, porcentaje que posicionaría a la caza clásica de ballenas como una de las actividades económicas más importantes de la región (Creighton, 2006).

En estos refaccionados barcos -denominados barcos caldera o cocina, comenzaron a realizar todos los procesos necesarios para la elaboración del preciado aceite. El barco otorgaba la posibilidad de cazar y procesar la ballena en un mismo lugar -en altamar, sobre la cubierta de un barco; nave que además pasará a transformarse en el hogar y escuela de los balleneros durante el todo el tiempo que se extendiera el transcurso de una expedición.



IMÁGEN 2 “Barca ballenera norteamericana Charles Morgan 1841”

Las nuevas factorías flotantes, además de hacer posible la realización de expediciones de mayor duración y espectro, ya no se desarrollaban exclusivamente en alguna estación en particular, a diferencia de como funcionó antiguamente la caza tradicional. La suma de estos factores provocó un aumento considerable de los volúmenes de producción obtenidos. Todas estas

innovaciones, permitieron además que los viajes de caza durarán entre 3 y 4 años aproximadamente, tiempo dentro del cual, alcanzaban a recorrer largas distancias sobre las que iban descubriendo nuevas rutas de navegación y territorios (Ellis, 1991).

Aquellos adelantos técnicos logran agudizar la competencia colonial y convertir a este periodo en el de mayor auge de la industria ballenera mundial; el que culminará dentro de la primera mitad del siglo XIX cuando veleros de diversas nacionalidades, pero sobre todo norteamericanos, recorrieron los distintos océanos del planeta en busca del preciado e itinerante cachalote, llegando abordar intrépidamente los puertos de Chile como Coquimbo, Talcahuano, Ancud y Valparaíso (Pereira Salas, 1971).

Generalmente, las naves involucradas en estas expediciones balleneras eran propiedad de varios inversores (entre tres o cuatro por nave). Estos armadores a veces eran también propietarios de parte de la nave, pero habitualmente, pedían dinero prestado para costear los gastos de la empresa y de este modo compartir el riesgo y en su justa medida, las ganancias entre todos los que habían participado de la inversión (Azkarate, 1992).

VI.2 La persecución y caza

Teniendo en consideración que cada expedición estaba comandada por un capitán, quien dirigía en todo sentido el devenir de la nave, es importante mencionar la singularidad y particularidad de cada caso, dominado por cada personalidad del capitán, quien velaba en virtud de su funcionamiento y operatividad.

Estos nuevos barcos balleneros eran de unas 300 a 400 toneladas de capacidad, tripulados por entre 30 a 40 hombres y llevaban a bordo tres o cuatro botes cazadores (balleneras), los que luego una vez avistadas las ballenas eran bajados y usados en la persecución y caza de los cetáceos.

Al zarpar del puerto de origen los barcos balleneros se dirigían a los conocidos caladeros de ballenas, y una vez anclados ahí, subían a la cofa a un vigía, para explorar atento y permanentemente el horizonte. Este puesto de vigilancia, lo iban turnando cada cierta cantidad de horas, hasta que identificaban el inconfundible chorro de expiración de las ballenas o espáutos, que anunciaban fuertemente con un “*allá sopla*”. El capitán entonces, ordenaba bajar los botes y remar a toda fuerza en dirección a la ballena avistada. Había quienes por su experiencia y suspicacia, eran capaces de reconocer qué especie de ballena era por medio de la observación de su espáuto o soplido de expiración (Cartes, 2009, pág. 14).



ILUSTRACIÓN 10 “La cofa”

Los botes cazadores o balleneras eran largos y angostos, tripulados generalmente por 6 hombres: 4 remadores estables en sus puestos, un oficial, en la popa con un largo remo estimulando la velocidad y dirigiendo el bote hacia la ballena y un arponero en proa, de pie y con arpón en mano, apuntando a los puntos débiles del magnífico animal, que generalmente dirigían el arpón bajo la aleta dorsal izquierda, ya que si tenía suerte, podría alcanzar directo algún órgano vital, lo que le daría una muerte más rápida al cetáceo.

Atada al arpón está la línea, una cuerda de 600 metros de largo, que permitía al cetáceo nadar, sumergirse y cansarse, antes del ataque final. Por lo que a medida que la cuerda se acaba, el bote era arrastrado frenéticamente por la ballena. Había casos donde en este tirar los botes se volcaban y podían ser destrozados por las enormes aletas dorsales, y también se conocía que los

cachalotes podían morder con sus quijadas los botes. Otras veces las ballenas en su desesperación, se hundía a las profundidades y si no cortaban la línea a tiempo, podían desaparecer junto con ellas y no volverse a ver jamás.

Cuando conseguían cansar la ballena, el oficial resolvía con una lanza u otro arponazo el ataque final dirigido hacia los pulmones, y dando una última explosión de sangre, se daba por hecha la caza de la ballena. Una vez muerta, la remolcaban a pulso del remo y en algunos casos varios kilómetros, hacia la embarcación central, donde comenzaban a cortarla y procesarla inmediatamente (Cartes, 2009, págs. 17-18).



ILUSTRACIÓN 11 “El Arponazo”

VI.3 El corte y fundición de la grasa

Una vez bien amarrada la ballena al barco comienza el proceso de despostamiento: se extrae toda la grasa, realizándole diversos cortes



transversales por el cuerpo, subiendo la grasa mediante el uso de poleas y ganchos (Ellis, 1991). Para luego a bordo, ir trozándola en pequeños pedazos que iban fundiendo o derritiendo a fuego, que alimentaban con la misma grasa y leña, en las grandes calderas sobre cubierta. Con este procesamiento a bordo, mejoraron la calidad de sus productos porque la grasa de ballena es “tanto mejor”, cuanto menos tiempo lleve el animal muerto y el barco cocina permitía extraerla casi inmediatamente después de la captura (Cabrera, 1925, pág. 11)

ILUSTRACIÓN 12 “Despostando una ballena”

A diferencia de otras especies, el cachalote y la ballena franca, tienden a flotar una vez muertos, lo que facilitaba y permitía desarrollar este proceso más cómodamente. Amarradas a un costado de los buques e improvisando una suerte de andamios con largas tablas se paraban los balleneros quienes, sujetados de la cintura, iban trozando y cortando las largas tiras de grasa. Para ir fundiéndolas en las calderas instaladas sobre la nave, y de esta forma conseguir el aceite que luego almacenarían en grandes barricas que depositaban ordenadas en las

bodegas al fondo del barco; una vez llenas éstas, lo comenzaban a guardar donde pudiesen.

Tal como se mencionó anteriormente, el momento de mayor auge de la industria ballenera se alcanza hacia 1845, época en la cual podíamos encontrar en el mar cerca de 700 barcos balleneros que llevaban hasta 20.000 hombres. Éstos, embarcados sobre las flotas provenientes de New Bedford, Nantucket y New London, llegaron a todos los rincones del globo. Desde la Polinesia hasta el Océano Indico, desde el Ártico a las islas Shetland, con un objetivo claro y preciso, que los enfocaba sobre la persecución de la siempre evasiva ballena. Cetáceo que por otra parte, a través de su procesamiento y elaboración de derivados, iluminará por décadas a gran parte del mundo; esto hasta que se descubren alternativas de iluminación más sencillas de conseguir; más económicas y eficientes a base de petróleo como el kerosene o el gas (Cartes, 2009, págs. 16-17).

La capacidad que tuvo la industria ballenera de “dar luz” a las ciudades durante la época dorada, hizo que el ser ballenero fuese elogiado y destacado positivamente entre la población, considerado así por el esfuerzo de su trabajo, su valentía y coraje para enfrentar tales contiendas. Además, las altas cifras positivas que otorgaron a la economía de Estados Unidos, que según el autor Francis Allyn Olmsted fueron más de seis millones de dólares en el año 1841, factor que en retrospectiva caracteriza a la industria ballenera como próspera y benefactora (Hope, 2006).

No obstante, otra era la percepción de este oficio por parte del rubro marino, pues no era bien visto, ni considerado atractivo para los nautas alistarse en este tipo de expediciones, por lo que para los comerciantes o financistas de la caza de ballenas, no fue sencillo encontrar tripulación para el desarrollo de su empresa. Ya para finales del 1700 la expansión de la ballenería comenzó a necesitar más mano de obra, mientras que la fuerza de trabajo disponible y dispuesto, disminuía y se agotaba. Lo que podemos atribuir a los riesgos y precarización del oficio, además de la cantidad de años que significaba el involucrarse en dicha empresa.

Lo anterior conlleva a que estos comerciantes navieros tuviesen que ir a reclutar hombres tierra adentro, donde se encontraron con grupos cada vez menos capacitados; herederos de hombres que habían sido capaces de evitar la caza de ballenas como alternativa para su economía, pero para estas nuevas generaciones -carentes de poder adquisitivo y con deudas comerciales que los sentenciaban, fueron fácilmente atraídos por la pesca y la posibilidad de hacer fortuna en forma rápida (Creighton, 2006).

VI.4 El barco ballenero anglosajón

Tal como se mencionó anteriormente, el ser ballenero fue un oficio bastante eludido por los marineros y hombres de mar, ya que debían someterse por un largo e indeterminado tiempo a las duras adversidades marítimas, meteorológicas y a las propias complicaciones del oficio mismo. Además de que debían abandonar sus hogares y familias, sin tener la certeza de volver con vida a reinsertarse y recuperar sus antiguas vidas y relaciones. Por lo que el temor, la incertidumbre y la desvinculación social que suponía cada viaje, jugaron en contra del reclutamiento ballenero en su apogeo.

Tal así que, llegado el momento más activo del negocio, el reclutar hombres con alguna experiencia en este rubro fue sumamente difícil para los propietarios o comerciantes balleneros, quienes se vieron obligados a hacer llamados abiertos (sin requisitos de experiencia) para los enganches de la tripulación, por medio de anuncios públicos en los periódicos locales, convocando a cualquier persona interesada a alistarse en su prometedora empresa, ofertando posibilidades de enriquecerse y de realizar exóticos viajes a la aventura salvaje sobre un barco, a lo largo y ancho de los océanos del mundo (Hope, 2006).

Un barco que se vio intervenido escrupulosamente por una parte y en virtud de maximizar su utilización, conseguir sacarle el máximo de provecho a sus formas, pensadas en facilitar la caza y procesamiento de las ballenas; pero también por otro lado, son transformaciones orientadas a la distribución de los

espacios físicos a bordo, que estructuraban la división social del trabajo a bordo, articulando y reflejando así el funcionamiento social segmentado de esta empresa flotante, que albergó la vida y formación de millones de balleneros (Creighton, 2006).

El abrir las convocatorias a empleos en las naves y diversificar los lugares de donde provenían las tripulaciones, -medida necesaria para el zarpe de las expediciones balleneras; hizo que el barco ballenero anglosajón congregara a múltiples hombres de diversos rubros y procedencias, diversificando socialmente de manera profunda las tripulaciones balleneras.

Frente a esto, los propietarios e inversionistas balleneros buscaron contratar a prestigiosos balleneros de origen inglés o norteamericano para los puestos de capitanía y de primer oficial, quienes según su experiencia serían los mejores representantes para llevar por buen curso los bienes de su inversión.

VI.5 Estratificación del trabajo

La organización y estructura social dentro de los barcos balleneros, fue cambiando conforme a los procesos y etapas que la misma industria ballenera requería durante los siglos de inicio, apogeo y luego de decadencia.

En este sentido es que, a medida que la industria ballenera fue aumentando y el negocio se convirtió en el más caro de todo el siglo XVIII, la estructura social a bordo de la nave ballenera también cambió. Los propietarios que invertían cada vez más dinero en mantener y mejorar sus barcos, comenzaron a seleccionar con mayores exigencias a los capitanes y primeros oficiales, reclutando solo a distinguidos hombres específicamente entrenados y con experiencia en el oficio a los cuales les podrían ser confiados los intereses de los dueños e inversionistas. Para consolidar esta estrecha relación con los capitanes, los propietarios de las empresas balleneras les ofrecieron retribuir con mayores porcentajes en las ganancias de lo que venían recibiendo. A diferencia de lo que se acostumbraba

hacer antiguamente con la partición equitativa de las ganancias, donde se compensaba a todos los balleneros en partes iguales (*op.cit.*, 2006).

En Nantucket, según Daniel Vickers las posiciones de los oficiales del buque fueron preservadas exclusivamente “para los isleños blancos” y los propietarios eran casi siempre colonos ingleses. Por otro lado, el arduo trabajo de remolcar las ballenas fue asignado a los “más limitados en libertad individual”, refiriéndose a los nativos americanos, que en Nantucket eran casi exclusivamente pertenecientes a la etnia de los Wampanoags (*op.cit.*, 2006).

Esta estratificación trajo consigo muchos cambios, y complicó bastante las relaciones sociales a bordo de la nave. Distinguiendo de esta forma, a dos grandes grupos de hombres, los que sabían de la tradición ballenera y los que no, denominando a los últimos como los “manos verdes”, por su inexperta habilidad en la materia. Siendo el mismo viaje a bordo de una expedición ballenera, el espacio óptimo para adquirir el conocimiento técnico y práctico necesario para la formación dentro del oficio ballenero .A partir de estos procesos de aprendizajes *in situ* es que podemos hablar de que el barco pasó a ser su escuela.

VI.6 El barco escuela

Considerando que la caza de ballenas concierne dos importantes momentos: la caza y persecución, por un lado, y el corte y ebullición de la grasa por otro; es que se requirió de una buena especialización, organización y distribución eficiente de las funciones para el desarrollo del trabajo a bordo. Trabajos que aunque parezcan muy diferentes entre sí, se relacionan bastante ya que forman parte de una misma cadena productiva, de caza, extracción y elaboración de subproductos.

Generalmente sobre el primer oficial recaía la administración de las tareas a bordo, según las capacidades y conocimientos de cada tripulante, por lo que era sumamente necesario que cada hombre a bordo fuera de confianza, obediente y

con buena disposición para trabajar, en ocasiones duramente y en conjunto, cuando se requiriese, cuidando la seguridad y vida de todos los que se encontraban en la contienda, ya que cada uno cumplía con funciones sumamente exclusivas y necesarias para que el éxito del desarrollo de esta empresa (Hope, 2006).

La organización social sobre el barco ballenero se distribuía en cuadrillas altamente especializadas; estas se componían por un capitán, tres o cuatro oficiales, de tres a cinco timoneles de barco, un cocinero, un mayordomo, un grumete, al menos un artesano en cobre o hierro y alrededor de quince marineros calificados y no calificados. Los dueños de las naves le dieron al capitán una amplia gama de poderes y responsabilidades y por ello le otorgaron una participación de alrededor de 1/15 partes de las ganancias, una participación aproximadamente doce veces mayor que el de los “manos verdes” (Creighton, 2006).

Por lo que del capitán se esperaba que tuviera habilidades no solo como navegador, marinero, barquero y ballenero; sino también debía tener aptitudes para ser un buen agente financiero, un gerente de negocios y, por último, pero no menos importante, debía ser un buen supervisor del personal a bordo, buscando complacer tanto a los propietarios de la expedición como a los propios marineros, inquiriendo el equilibrio que le permitiera evitar un motín o una deserción masiva. También se hacía cargo de la contratación y despido de los marineros en tierra de puertos extranjeros, y sobre éstos también llevaba a cabo la persecución y sanción sobre los desertores (Creighton, 2006).

El capitán esperaba la obediencia y respeto por parte de sus oficiales y al mismo tiempo confiaba en ellos para ser estricto con la tripulación, en el día a día de la expedición él podría permanecer sobre cubierta, tratando a veces directamente con los hombres, ya sea con atenciones solícitas, con brutalidad coercitiva o bien dejaba que los compañeros oficiales hicieran los honores (*op.cit.*, 2006).

El capitán vivía junto con el resto de los oficiales en la popa del barco, pero a él fue a quien se le concedieron mayores privilegios respecto a su comodidad y privacidad. Obteniendo mayores espacios pues contaba una cabina, un armario y usualmente con un sofá, una zona privada para su aseo, con baño dentro de su camarote. El primer oficial era la mano derecha del capitán, teniendo a cargo un gran equipo para atender y mantener ocupados; era él quien veía desde el segundo oficial, hasta al cocinero. Además, era el encargado de realizar el seguimiento de la situación de la nave y mantener el registro del viaje y por todas estas responsabilidades el oficial recibía un promedio “pequeño” de 1/24 partes (*op.cit.*, 2006).

Las responsabilidades de los rangos menores las veía el segundo oficial a cargo, quien en conjunto con el primero trabajaba en turnos para supervisar la navegación del barco y el trabajo de la tripulación en cubierta. Durante la persecución y caza, eran los oficiales quienes dirigían los botes balleneros y se encargaban de rematar a la ballena con la lanza, una vez que ésta ya se encontraba débil y moribunda. Los oficiales en general, recibían una cuota entre 1/40 a 1/70 y vivían y comían en la popa, dentro del complejo de cabinas. Solo el primer y hasta el segundo oficial tenían camarotes privados, los demás oficiales menores compartían cuartos. Todos los oficiales “de popa” comían en turnos en una mesa en el centro de los camarotes (*op.cit.*, 2006).

Otra categoría de marinos sobre el barco son los “manos palo trinquete”, que se alojaban muy apropiadamente en el medio del barco, en un compartimiento separado llamado el entrepuente, estos eran hombres que realizaban una amplia gama de trabajos, entre los que se incluían los timoneles del barco y los artesanos de cobre, encargados de ayudar a construir las barricas y mantener en buen estado el barco, ellos recibían una paga de alrededor de 1/60 partes (*op.cit.*, 2006).

Dentro de este grupo se incluía a los marineros no calificados (por lo general granjeros, sin nada de experiencia) que ganaban en promedio 1/189, los semi-calificados (que sabían un poco) y por último los calificados (expertos en la

materia) que recibían entre 1/150 y 1/170 partes. Estos hombres se encargaban



de hacer de todo desde engrasar mástiles, hasta pelar papas, o remar para los capitanes desde el barco a tierra, embetunar los aparejos o raspar pintura, fregar cubierta y limpiar. Manejaban las velas, observaban el horizonte en busca de ballenas y las capturaban, lo que les permitía, por medio de la realización de todas estas labores, el ir adquiriendo las habilidades que los formaba y entrenaba dentro del oficio, y si se les presentaba la oportunidad podrían ir resolviendo tareas más calificadas según sus capacidades, de esta forma ir subiendo de categoría social dentro de la nave. Sin embargo, es importante destacar que esta instrucción y entrenamiento, se daba de manera afín, espontánea y natural; ya que formalmente a los intereses de los patrones de la embarcación no les convenía económicamente instruir a nadie, por lo que no lo fomentaban y muy al contrario cuidaban mantener ciertos conocimientos en manos de unos pocos, para no perder el control, ni el poder de su ambiciosa empresa (*op.cit.*,

ILUSTRACIÓN 13 “El Arponero” 2006).

Los herreros eran quienes trabajaban el hierro de las lancetas, arpones y otras innumerables herramientas, y sumado a los carpinteros, pertenecían al grupo de la tercera clase, ganando alrededor de 1/70. Luego los arponeros y los encargados de dirigir y encabezar la vigilancia del barco; estos hombres a menudo provenían de las Azores o islas de Cabo Verde, y tenían una excelente capacidad para manejar los remos y lanzar los arpones, por lo general sus comisiones eran de un poco menos de 1/90 (*op.cit.*, 2006).

Dentro de la tercera clase, se incluía al mayordomo que muchas veces hacía de sirviente particular del capitán, se preocupaba de mantener la popa del barco y solucionar lo que le pidiese el capitán. El mayordomo junto al cocinero, ganaban un porcentaje similar entorno a la 1/140 partes. Y por último se encuentra el puesto de grumete quien ganaba el porcentaje más bajo de la expedición de 1/400 (*op.cit.* 2006).

Tal como se revisó, sobre el barco ballenero se desenvuelve una compleja organización que necesita del funcionamiento total de sus elementos, que cada uno por sí mismo exige una alta especialización técnica y de experticia práctica para conseguir alcanzar su objetivo final. Además, de ser una labor común que requiere de la conjugación de diversos elementos, que tienen relación con logística, planificación, organización, distribución de tareas y/o trabajos; eficiencia y efectividad en cada labor, además de factores que trascienden el tema humano como son las características de los barcos, estados y calidades de los elementos materiales, como herramientas e implementos, etc. Donde además interfiere el pronóstico climático, como un punto sumamente importante a la hora de evaluar si es o no, conveniente desarrollar la caza o suicidio colectivo.

El barco o nave ballenera fue a lo largo de las expediciones, la casa y escuela para toda la tripulación que compartió y se relacionó estrechamente a lo largo del viaje; que luego de un tiempo navegando les permitía forjar importantes lazos de amistad y/o de rivalidad marina, que sin dudas debe haber sido complejo de soportar. Sin embargo, todos los hombres a bordo del barco ballenero fueron parte de una empresa colectiva, cuyo éxito dependerá en gran medida de los esfuerzos de todos los involucrados, ya que a pesar de las divisiones del trabajo a bordo y el hecho de que algunas tareas requieren de más habilidad y especialización que otras; la caza de ballenas exigía la conjunción y talento de todos los hombres a bordo de la nave. Esta interdependencia, a su vez crea lazos fuertes entre sus participantes, que podrían leerse como la concreción de un microcosmos social heterogéneo y ambulante.

VII. CONCLUSIONES

La historia de la caza comercial de ballenas es larga y profusa, heredera de una tradición cultural que se origina primeramente a miles de kilómetros de nuestro territorio y que cuenta con la facultad de contener múltiples informaciones tanto de carácter social y cultural, como también de índole política y económica. Sin embargo, aquel cúmulo de representaciones culturales enfrenta una serie de transformaciones en sus modos y formas antes de llegar a instalarse como una próspera posibilidad de desarrollo económico y comercial para nuestro país.

El recorrido de su viaje reporta un sinfín de situaciones que nos reflejan el modo en cómo operó el sistema capitalista para expandirse, desarrollarse e imponerse sobre los diferentes territorios que progresivamente fue subordinando; siendo la caza comercial de ballenas, un oficio artesanal que comenzó con amplia efectividad, por lo que no tarda mucho tiempo en atraer a múltiples inversionistas interesados en desarrollarla, quienes siguiendo sus propias ambiciones y expectativas, la supieron acomodar a su mejor parecer. Trastocando así las principales características de conformación y funcionamiento que este oficio utilizó en sus inicios, implementando nuevas prácticas y técnicas que hicieron de este oficio una actividad industrializada y muy comercial.

De los cazadores de ballenas que comenzaron como pequeños grupos altamente organizados y comprometidos en su desenvolvimiento, donde todos eran pieza fundamental para su desarrollo y ejecución, recibiendo además en partes iguales las ganancias obtenidas; pasaron luego a convertirse en una sedienta empresa manejada y financiada por grupos cerrados de familias empeñadas en controlar y reproducir un modo competitivo y enajenado de funcionamiento, trazando así el devenir del posterior desarrollo económico y comercial en nuestro territorio.

Por otra parte, gracias a la investigación se identifica que existe un paralelo histórico entre la aparición de los primeros balleneros extranjeros en los mares chilenos y americanos, y los procesos emancipatorios e independentistas de Chile.

Se extrae entonces que hay una clara influencia sobre los múltiples acuerdos, alianzas y estrategias, que se gestaron entre empresas capitalistas y los Estados, configurando desde aquellos cimientos la relación comercial que adopta Chile e incluso Sudamérica en su conjunto frente al mundo.

Considerando que este impulso interno se gatilla por la anunciada muerte de la ballenería extranjera, el desarrollo que se genera a nivel nacional fue inestable hasta que se da el salto de extracción y producción a nivel industrial, diversificándose los productos y derivados de las ballenas, cuyo principal mercado fue a nivel nacional.

Sobre los barcos balleneros anglosajones fue que se reprodujo y expandió el sistema capitalista industrial, implementándose en ellos la línea de montaje como forma de organización del trabajo; especializaron además cada área de trabajo guardando con resquemor ciertos conocimientos. Se estratificó socialmente la tripulación a bordo y el capitán representaba y velaba la ambición de los propietarios e inversionistas. Sobre los tripulantes se depositó el imaginario del “espíritu americano”; espíritu que, por un lado enaltecía la masculinidad robusta; mientras que por otro, al mismo tiempo consolida como valor la subordinación que estos hombres le debían a la autoridad.

Por lo general la tripulación ballenera estaba compuesta por hombres de diversas procedencias, quienes al paso del tiempo llegaban a forjar estrechas relaciones de unión y amistad entre sí. Éstos fueron quienes ocuparon las posiciones más bajas dentro de la jerarquía a bordo, ya que varios comenzaban su viaje sin tener mayor experiencia; pero el aprender juntos y necesitarse para poder enfrentar todas las duras batallas a las que se sometieron, era un eje fundamental dentro de su habitar sobre la nave.

Sujetos a navegar entre su mundo privado y colectivo en todo momento, el viaje a bordo de una nave ballenera los marcaba profundamente, constituyendo grupos cerrados de alta cohesión y diferencias entre sí.

Los largos y extensos viajes a los que se sometieron estos hombres los obligaba muchas veces a abandonar a sus mujeres e hijos, quienes desde tierra continental tuvieron que desarrollar diferentes estrategias de apoyo mutuo y cooperatividad. La mujer, por ejemplo fue forzada a reconstruir su rol social histórico, pues tuvo que comenzar a resolver asuntos que anteriormente recaía de forma exclusiva sobre los hombres que optaron por este desarrollo laboral. Emergiendo desde aquí la figura de la mujer sostenedora de las familias.

Sin duda, la mejor fuente de información para lograr extraer la vida de estos errantes marineros, es leyendo los diarios que escribían a bordo de las expediciones, pues contenían su vida íntima, detalles sobre la caza, descripciones de los caladeros, notas sobre el viento, las aves y las islas; informaciones enriquecedoras y completas de todo lo que sucedía sobre el viaje, repleto de subjetividades y aprehensiones propias de cada individuo. Ejercicio que fue tremendamente relevante para quien estaba dispuesto a emprender la ballenería como carrera, ya que los consejos y experiencias de unos con otros se podían intercambiar si contaban con el registro.

Durante la primera mitad del siglo XIX en el puerto de Valparaíso, se desarrolló una actividad económica orientada hacia la caza de ballenas, que estuvo definida por un modelo, una lógica y un imaginario proveniente de la tradición ballenera anglosajona de naturaleza pelágica. Ésta, al paso de unos años se modifica, acomodándose a las posibilidades y requerimientos de una industria nacional, que buscaba desarrollar dinero y trabajo, basado en la explotación desmedida de las diferentes especies de cetáceos que abundaban en las costas de nuestro territorio.

Los descubrimientos de pozos de petróleo en Pennsylvania en 1859, arrastra la atención de las grandes potencias hacia sus estancias, liberando a las ballenas de ser la principal fuente de combustible que mueve e ilumina la insaciable ambición del hombre por sobre la naturaleza.

Finalmente la industria de la ballenería termina en el año 1979, cuando Chile se adhiere a la Convención Internacional para la regulación de la Caza de Ballenas de 1946, que propone respetar y lograr utilizar racionalmente los recursos vivos marinos, protegiendo a los que se encuentren en peligro de extinción; postura que poco a poco fue asumiendo una mirada más conservacionista, culminando en 1982 cuando se decide adoptar la moratoria que pone fin a la cacería comercial de ballenas en nuestro territorio marítimo.



ILUSTRACIÓN 14 “Los pormenores de la caza”

VIII. BIBLIOGRAFÍA

(18 de Diciembre de 1852). *El Mercurio de Valparaiso* .

Aguilar, A. (1986). A review of old basque whaling and its effect on the right whales (*Eubalaena glacialis*) of the North Atlantic.

Akimichi, T. A. (1988). *Small-type coastal whaling in Japan. Report of an International Workshop* . Japon : Boreal Institute for Northern Studies.

Ambrosio, L. (2014). La Eplotacion de Lobos y Ballenas por la corona Española en los mares del sur: intereses económicos y geopolíticos . En D. Quiroz, *Balleneros del Sur* (págs. 55-73). Santiago: Quiroz y Toledo.

Azkarate, A. (1992). *Balleneros Vascos del siglo XVI (Chateau Bay, Labrador, Canadá) Estudio Arqueologico y contexto histórico* . Vitoria Gasteiz: Servicio Central de Publicación del Gobierno Vasco.

Betancourt, J. (1963). *Una industria en crisis. Ensayo sobre la industria ballenera. Memoria de Título de Profesor de Historia, Geografía y Educación Cívica* . . Santiago: Pontificia Universidad Catolica de Chile.

Bosa, B. (2010). ¿Un Etnografo entre los Archivos? Propuestas para una especializacion de conveniencia . *Revista Colombiana de Antropologia* , 497-530.

Cabrera, A. (1925). *Los Grandes Cetáceos del estrecho de Gibraltar, su pesca y explotación*. Madrid: Junta para Ampliación de Estudios e Investigaciones Científicas.

Cartes, A. (2009). *Los Cazadores de Mocha Dick, Balleneros chilenos y norteamericanos al sur del océano de Chile*. Santiago: Pehuen .

Cobos, M. (1999). Valparaiso en los siglos de la Colonia. En N. Vásquez, I. Iglesias, & M. Molina, *Cartografía Historica de Valparaiso* (págs. 12-31). Valparaiso: Ediciones Universitarias de Valparaiso de la Universidad Catolica.

Cohat, I. (1990). *La vida y muerte de las ballenas*. Madrid: Aguilar.

Colnett, J. (1798). *A voyage to the South Atlantic and round Cape Horn into the Pacific Ocean: for the purpose of extending the spermaceti whale fisheries and other objects of commerce, by ascertaining the ports bays, harbours, and anchoring births [sic] in certain islands*.. London : W. Bennett.

Creighton, M. (2006). *rites and passages: the experience of American Whaling 1830-1870*. Estados Unidos: Cambridge .

Davis, L., Gallman, R., & Gretel, Y. (1997). *In Pursuit of Leviathan*. Chicago: The University of Chicago Press.

- Dussel, E. (1996). *Filosofía de la liberación* . Bogotá: Nueva America .
- Ellis, R. (1991). *Men and whales* . New York : Alfred A. Knopf.
- Flores, R. (2014). De "Lago Español" a Mar Internacional. El Rol de los Balleneros en el Desmantelamiento del Imperialismo Español en el Océano Pacífico. En D. Quiroz, *Balleneros del Sur Antopología e Historia de la Industria Ballenera en las Costas Sudamericanas* (págs. 95-114). Santiago : Quiroz y Toledo.
- Freitag, V. (2012). *Memorias del Oficio Artesanal: un estudio con tres familias de artesanos de Tonalá Jalisco*. Guadalajara : CONACYT.
- GAIK, G. (2006). Los balleneros vascos crearon la primera actividad industrial de america del norte. *Euskal Etxeak* , 4-5.
- Guzmán, J. (2003). *El capitán Andrés Mac Farlane y el Dragón: Valparaíso y el descubrimiento de la Antártica 1819-1823* . Santiago : Universidad de Chile .
- Harris, G. (2001). *Emigrantes e inigrantes en Chile 1810-1915: nuevos aportes y notas revisionistas*. Paya ancha, Valparaíso : Punta Angeles .
- Hobsbawm, E. &. (2002). *La invención de la tradición* . Barcelona : Crítica .
- Hope, J. (2006). *"Us Lone Wand'ring Whaling-Men": Cross-cutting Fantasies of Work and Nation in Late Eighteenth- and Nineteenth-Century American Whaling Narratives*. Pittsburgh: Tesis doctoral, University of Pittsburgh.
- Larraín, J. (1997). *La trayectoria latinoamericana a la modernidad* . Revista CEP.
- Lucatt, E. (1851). *Rovings in the Pacific from 1837 to 1849, with a glance on California*. Londres: Longman, Brown, Green & Longmans.
- Malinowski. (1922). *Argonautas del Pacífico Occidental* . Londres y Nueva York: G. Routledge & Sons; EP Dutton & Co.
- Martínez, N. (2003). *Las crónicas hispánicas y las voces del otro* .
- Martinic, M. (1987). *Navegantes Norteamericanos en aguas de Magallanes durante la primera mitad del siglo XIX. En Anales del Instituto de la Patagonia. Vol. 17:11-17*. Punta Arenas.
- Melville, H. (1851). *Moby Dick, la ballena blanca*. New York: Richard Bentley.
- Memoria del Ministerio de Marina*. (1853). Santiago: Nacional.
- Montecino, S. (2017). *Mitos de Chile, Enciclopedia de seres apariciones y encantos*. Santiago de Chile: Catalonia.

Munizaga, C. (1961). *Estructuras transicionales en la migración de los araucanos de hoy a la ciudad de Santiago de Chile*. Santiago: Universitaria.

Pastene, L. (1982). *Análisis de las capturas de ballenas efectuadas por la industria ballenera nacional en el sector del Pacífico Sur Oriental correspondiente a Chile y consideraciones del estado actual de dicha industria y su desarrollo histórico*. Concepción : Universidad de Concepción .

Pereira Salas, E. (1936). *Buques Norteamericanos en Chile a fines de la era colonial (1788-1810)*. Santiago: Prensas de la Universidad de Chile.

Pereira Salas, E. (1971). *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos, 1778-1809*. Santiago : Andres Bello.

Quiroz, D. (2014). *Balleneros del Sur Antropología e Historia de la industria ballenera en las costas sudamericanas*. Santiago: Quiroz y Toledo.

Quiroz, D. (2015). *Cazadores Clásicos de Ballenas en las Costas de Chile (1819-1921)* . Santiago: Centro de Documentación de Bienes Patrimoniales.

Quiroz, D. (2012). *Cazadores tradicionales de ballenas en las costas de Chile (1850-1950)*. Santiago: Centro de Documentación de Bienes Patrimoniales.

Quiroz, D. (2014). *Las Tradiciones Balleneras en el Chile del siglo XIX: Influencias Norteamericana, Noruega y Japonesa*. Santiago: Quiroz y Toledo.

Quiroz, D. (2014). PRE SCRIPTUM La caza de Ballenas en las Costas Sudamericanas: Un Inventario de Hitos . En D. Quiroz, & P. Toledo, *Balleneros del Sur, Antropología e Historia de la Industria Ballenera en las Costas Sudamericanas* (págs. 9-14). Santiago: Quiroz y Toledo.

Rubin, L. (1981). Archivos Históricos. Interés de las fuentes de archivos locales en la etnología europea. En R. y. Cresswell, *Útiles de Encuesta y Análisis Antropológico* . Madrid : Fundamentos .

Sahlins, M. (1997). *Islas de historia: la muerte del capitán Cook metáfora, antropología e historia* . Barcelona : Gedisa.

Sandoval Hernández, A. (1986). Los Cazadores del golfo de Penas y las Penas de la Chile-Noruega. *Nuestro Mar, Fascículo de El Mercurio* .

Santos, C. (2001). *Sobreviviendo a los oficios tradicionales en Anuario de Antropología Social y Cultural. Departamento de Antropología Social y Cultural, FHCE-UDELAR* . Montevideo : NORDAN .

Sarrabayrouse, M. (2009). *Reflexiones metodológicas en torno al trabajo de campo antropológico en el terreno de la historia reciente* . Buenos Aires : Cuadernos de Antropología Social N°29, 99, Universidad de Buenos Aires .

Schokkenbroek, J. (2008). *Trying-out. An anatomy of Dutch whaling and sealing in the nineteenth century, 1815-1885*. Amsterdam: Aksant.

Starbuck, A. (1876). *History of the American Whale Fishery from its Earliest Inception to the Year 1876*. Seacaucus: Starbuck .

Starbuck, A. (1878). *History of the American whale fishery from its earliest inception to the year*. Nueva York.

Valdés, F. (2014). Balleneros del Norte Rumbo al Sur: Las Primeras Compañías Balleneras en Sudamérica (Siglos XVII y XVIII). En D. Quiroz, *Balleneros del Sur, Antropología e Historia de la industria ballenera en las costas Sudamericanas* (págs. 17-49). Santiago : Quiroz y Toledo .

Vásquez, N. (1999). *Cartografía Histórica de Valparaíso*. Valparaíso: Universitaria.

Villalobos, S. (1990). *El Comercio y la Crisis Colonial*. Santiago: Universidad Santiago de Chile.

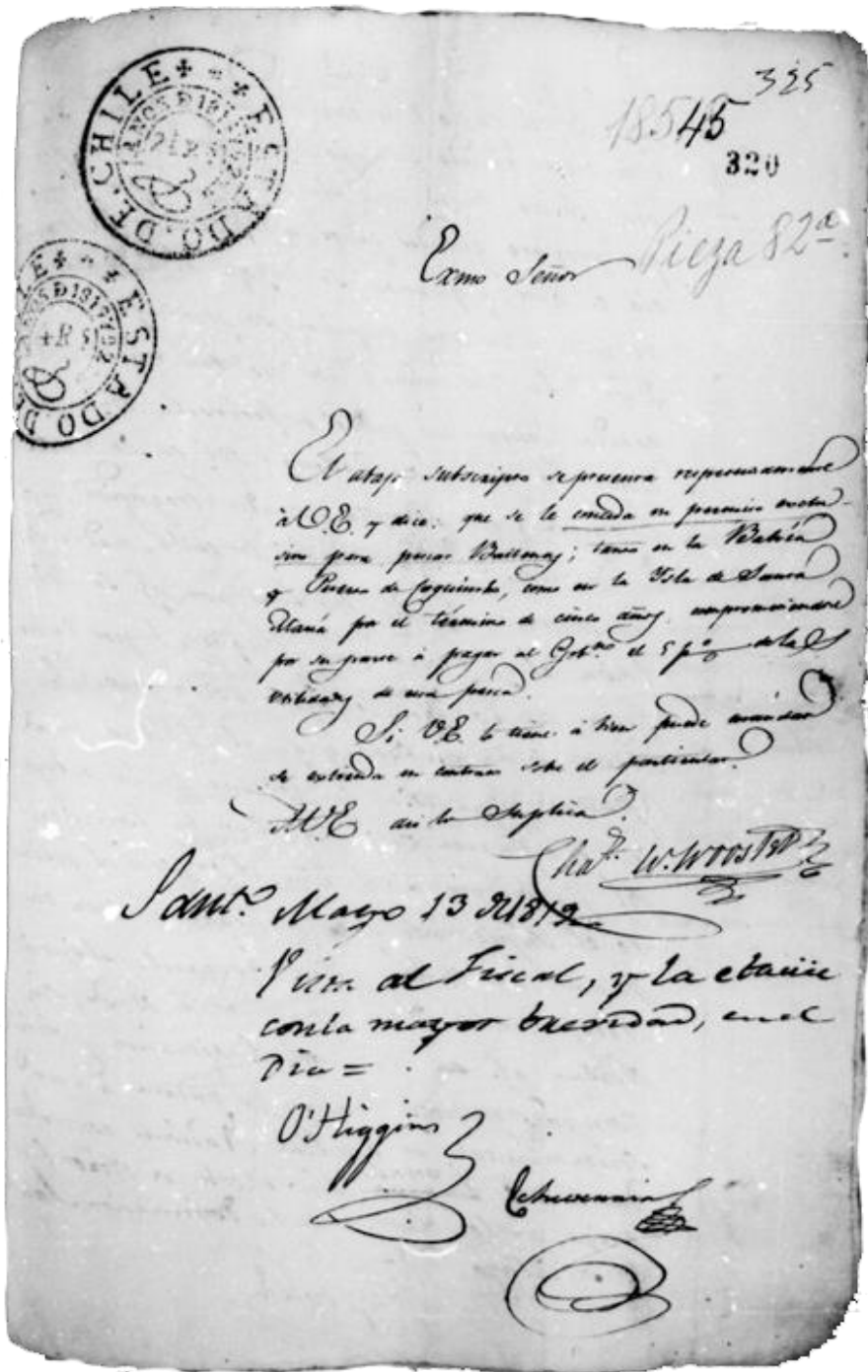
Wallerstein, I. (1998). *El moderno sistema mundial III. La segunda era de gran expansión de la economía-mundo capitalista 1730-1850* . México : Siglo XXI.

Wietschoke, J. (2010). Historische Ethnografie Möglichkeiten und Grenzen eines Konzepts. , 106: 197-223 pp. *Zeitschrift für Volkskunde* , 106:197-223.

Wilson, S. (1993). *Structure and History: Combining archaeology and ethnohistory in the contact period Caribbean*. New York: Plenum Press.

IX. ANEXOS

IX.1 Solicitud del Capitán Wooster



IX.1.1 ANHCh, Capitanía General, Vol. 1050.

Foja 320 r.

“Ex[eletici]mo Señor

El atajo subscripto se presenta respectivamente

A V.E. y dice: que se le conceda un permiso exclu

Sivo para pescar Ballenas; tanto en la Bahía

Y Puerto de Coquimbo, como en la Ysla de Santa

María por el término de cinco años, comprometiéndose

Por su grave a pagar al Gob[ier]^{no} el 5 % de las

Utilidades de esta pesca.

Si V[uestra]. E. lo tienes a tres puede mandar

Se extienda un contrato sobre el particular.

W.E. asi lo suplica.

Cha^{r[les]} W.Wooster

Sant[iag]^o Mayo 13 de 1819

Vista al Fiscal, y la eta[...]?

Con la mayor brevedad, en el

Día=

O'Higgins

Echaurren”

El fiscal ya ha visto otra ocacion q. ninguna de
 cion entra como privilegio esclusivo; si no la por
 sin embargo mucho alit ala sociedad; o por alguna
 que prepare grandes gastos, q. dispendiosos. El conu
 cio es libre, y quando se despoja al ciudadano
 de esta, o la otra ocupacion se constituyen lo
 Dios de la naturaleza; por eso sin aquella
 grandes causas no puede inferirse de una pri
 cion. La pesca de Ballena: ni es de mucha
 importancia; ni presenta grandes erogacion, ni
 dispendios. Si hasta aqui en Chile, nadie se
 ha contraindo a ella ha sido, por q. se de
 laba el q. tenia con Buque, o por la ne
 gacion del comercio con el extranjero. El
 teatro se ha mudado, y ya el Chileno mal
 apatico fija toda su fortuna en la rebagan
 m. No parece que regalar la concesion
 del privilegio i esclusivo. Por ser el pri
 mo el duplicante q. se contrate a esta ocu
 pacion en Chile, podria haciendo alguna
 rebaja en la Dios comunes a otros; sin
 olvidar q. en la actual situacion politica
 tampoco permite abrir la puerta a uno
 sentimientos ex aquellas Naciones conserba
 das a esta ^{Exposición} ~~Exposición~~ sin otorgar a nro. Me
 rito en los tiempos de la dominacion. La
 18 de Mayo 1812.

Argomuche

IX.2.1 Foja 320v.

“E.S.

El Fiscal ya ha dicho otras ocasionesq[ue] ninguna na
cion culta concede privilegio exclusivo; sino és por
unínbentonuevo útil álasosiedad; ó por alguno
que prepare grandes gestos, q[ue] dificultades. El comer
cioés libre, y quando se despoja álcíudadano
de esta, ó la otra ocupación se prostituyen los
Días dela Naturaleza; por eso sin aquellas
grandes causas no puede inferírsele una priva
cion. La pesca de Ballena: ni és de nueva
invención; ni presenta grande erogacion, ni
dificultades. Si hasta aquí en Chile, nadie se
ha contenido á ella ha sido, por q[ue] se seña
laba el q[ue] tenia un Buque, ó por la ne
gacion del comercio con el extranjero. El
theatro se ha mudado, q[ue] ya el Chilenomas
apatícofixa todas sus fronteras en la nabegaci
on, No parece pues regular la concecion
dsivo. Por ser el privilegio exclusivo. Por ser el prime
ro el suplicante q[ue] se contrate a esta ocu
pacion en Chile, podrá hasersela alguna

rebaja en los D[er]echos comunes a otros; sin
olvidan q[ue] N[uest]ra actual situación política
tampoco permite abrir la puerta á unos
sentimientos de aquellas Naciones contra he-
das a esta ~~ocupación~~ ejercicio sin estorbo en n[uest]ros ene-
migos en los tiempos de la dominación. Santi[ag]o

13 de Mayo 1819

Argomedo”

IX.3 Resolución del gobierno



326

321

Sim. Mayo 18. de 1819

Se concede al Sr. Charles Winter el privilegio esclusivo
 q. haga la pesca de ballena en el puerto de Valparaiso
 por el termino de dos años sucesivos, con la
 cantidad de q. pague un cuenco por ciento sobre
 el producto liquido de la pesca, y de q. p. alomenos
 la mitad de la tripulacion haya de ser de indios
 chilenos. El pago del cuenco por ciento debe
 hacerse en la Aduana de Valp. Dada testim.
 de lo actuado al interesado, comunicandose esta resolu-
 cion al Gov. de Valp. de p. a los efectos conseq.
 101

O'Higgins

El Encargado

IX.3.1 Foja 321v.

“Sant[iago] Mayo 18 del 1819

Se concede a d^{on} Charles Woster el privilegio exclusivo

P^a hacerla pesca de ballena en el puerto de Coquimbo

por el termino de dos años perentorios, con las

calidades de q^e pague un cuatro por ciento sobre

el producto liquido de la pezca, y de q^ealomenos

la mitad de la tripulación haya de ser de indivi

duos chilenos. El pago del cuatro por ciento debe

hacerse: en aceite a[sic] ballena en la Aduana de Valp[arai]^{so} . Désele
testim[oni]^o

de lo actuado al interesado, comunicandose esta resolu

cion al Gob[ier]^{no} de Valp[arai]^{so}p^a los efectos consig[uien]^{tes}

O’Higgins”//