

**El último barco ballenero chileno.
Una etnografía histórica del Juan 9 (Empresa Macaya Hnos. y Cia.)**

En el siguiente texto, se realiza una etnografía histórica sobre el último buque ballenero de la empresa Macaya Hermanos. Una embarcación particular, ya que fue adaptada especialmente para la realización de actividades balleneras, suponiendo además un importante cambio en la producción de esta empresa, en tanto se faenaban directamente los cetáceos, sin necesidad de recurrir a la factoría terrestre ubicada en Chome. Asimismo, la actividad de este barco está marcada por la asociación de la ballenera Macaya Hermanos con capitales japoneses, lo que reorientó la producción hacia la obtención de carne de ballena y conllevó la presencia de tripulación nipona en el Juan 9.

De esta manera, se presentará una caracterización de esta embarcación, así como una breve descripción de la cacería y posterior faenamiento de las ballenas en sus instalaciones. Para ello se integrará información bibliográfica y etnográfica, con material fotográfico recopilado en el marco de esta investigación.

Palabras clave: balleneros, barco factoría, japoneses, Macaya Hermanos.

Autores:

Daniel Quiroz

Antropólogo. Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (DIBAM).

Gastón Carreño

Antropólogo. Centro de Estudios en Antropología Visual (CEAVI).

Alvaro Guerrero

Antropólogo. Proyecto Fondecyt Nº 1110826 "*Antropología e Historia de la Industria Ballenera en Chile (1935-1983)*".

e-mail: daniel.quiroz@museosdibam.cl, gaston.carreno@ceavi.cl, aguerrerogabela@gmail.com

Recibido: 10 de Marzo 2013 **Aceptado:** 27 de Julio 2013

**The last chilean whale ship.
An historical ethography of Juan 9 (Macaya Hnos. & Cia).**

The following text realizes a historical ethnography about the last whaling ship of the company Macaya Bros.. A particular watercraft, because it was adapted specially for whalers activities, supposing in addition an important change in the production of this company, because the cetacean were slaughtered directly, without need to resort to the terrestrial factory located in Chome. Likewise, the activity of this ship is marked by the association of the whaler Macaya Bros. with Japanese capitals, that reorientated the production towards the obtaining of whale meat. In this way, we will present a characterization of this craft, as well as a brief description of the hunt and later processing of the whales in its facilities. Integrating for this bibliographical and ethnographic information, with photographic material compiled in the frame of the investigation.

Keywords: whalers, factory ship, japoneses, Macaya Bros.

Authors:

Daniel Quiroz

Antropólogo. Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (DIBAM).

Gastón Carreño

Antropólogo. Centro de Estudios en Antropología Visual (CEAVI).

Alvaro Guerrero

Antropólogo. Proyecto Fondecyt Nº 1110826 "*Antropología e Historia de la Industria Ballenera en Chile (1935-1983)*".

e-mail: daniel.quiroz@museosdibam.cl, gaston.carreno@ceavi.cl, aguerrerogabela@gmail.com

Received: March 10th, 2013 **Accepted:** July 27th, 2013

Introducción

La caza moderna de ballenas se inicia en Chile en la primera década del siglo XX, desarrollándose numerosas experiencias, como la Sociedad Ballenera De Bruyne, Andresen y Cía. [luego Sociedad Ballenera de Magallanes], que opera en las cercanías de Punta Arenas entre 1905-1918, o la Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia [más tarde Sociedad Ballenera de Corral], que tiene su factoría en San Carlos, muy cerca de Corral, entre 1906 y 1935.

En 1936 comienza a funcionar la ballenera de la Compañía Industrial S.A., más conocida como INDUS, con sede en Valparaíso, iniciándose una nueva etapa en la industria ballenera nacional (Quiroz, 2010). Asimismo, está la ballenera Juan Macaya e Hijos en Isla Santa María (1907-1944), que posteriormente se traslada a Chome bajo el nombre de ballenera Macaya Hermanos & Cia. (1944-1983). Durante la segunda mitad del siglo XX, estas empresas representarán a los dos modelos de industria ballenera que existieron en Chile; el primero corresponde a la INDUS, una sociedad anónima, que intentará un negocio a gran escala, cuya finalidad es asegurar la materia prima para la elaboración de sus productos, tales como jabones, detergentes, velas, aceites y margarinas. El otro modelo, es representado por la ballenera Macaya, una sociedad comercial de tipo familiar, cuyo objetivo es la producción y venta de productos directamente derivados de la ballena, tales como aceite y abono (Carreño y Espinoza, 2013).

En el marco del proyecto de investigación "*Antropología e Historia de la Industria Ballenera en Chile (1935-1983)*", se ha recopilado importante material fotográfico de las balleneras mencionadas, destacando las imágenes sobre sus flotas de barcos, por cuanto nos han permitido un acercamiento a los modos de cacería-producción de estas empresas. En este sentido, cabe mencionar que al igual que en el resto del mundo, en Chile se utilizaron principalmente "buques cazadores" y "buques factoría" (Tønnessen & Johnsen, 1982). Los buques cazadores eran "*pequeñas embarcaciones que parecen remolcadores, de 100 a 300 toneladas, de construcción fuerte, propulsadas a vapor y cuya tripulación era de unos once hombres*" (Hohman, 1935: 632). Estos buques eran "puro motor", donde todo "*era sacrificado por la fuerza y la velocidad, de modo que podía cazar las ballenas a siete nudos y luego remolcarlas a la base en la costa*" (Jackson, 1978: 159). El buque ideal debía ser "*rápido, poderoso, maniobrable y virtualmente imposible de hundirse*" (Davis *et al.*, 1997: 500). Estas naves estaban equipadas con un cañón montado en la proa que lanzaba un arpón explosivo que permitía dar muerte al animal (Brown, 1976: 25). En una planta costera, los cuerpos de los cetáceos eran procesados para extraerles las barbas, el aceite y abono, proveniente de la carne y los huesos (Tønnesen & Johnsen, 1982: 39-40).

Los primeros buques en usarse como factorías en el trabajo ballenero fueron veleros. La ballena se procesaba al costado de la nave, fondeada cerca de la costa, cortando el tocino en grandes trozos que después eran subidos a bordo, luego se cortaban nuevamente en pedazos más pequeños y cocinados en calderas de ladrillo para obtener el aceite. El método era altamente ineficiente en esta primera generación de buques factoría, comparado con las rampas y plataformas de descuartizamiento de las estaciones terrestres de ese mismo periodo.

El uso de verdaderas fábricas flotantes, no ya de “instalaciones costeras flotantes” como en la modalidad anterior, sino de buques construidos con el propósito de procesar los cetáceos en mar abierto, se inicia en 1928 con la construcción de naves de gran tamaño, que representan un diseño verdaderamente innovador, basado en la idea de buque-tanque, que llegó a ser dominante y modelo para todos los barcos factoría posteriores. Estas embarcaciones eran realmente modernas, con una cubierta adicional que funcionaba como fábrica, no solo eran muy eficientes, sino que podían ser fácilmente convertidos en tanqueros, si el mercado del aceite de ballena colapsaba (Basberg, 1998).

En este texto en particular, nos concentraremos en el material fotográfico de una embarcación que corresponde al segundo tipo, es decir, un buque factoría; el Juan 9. Esta nave funcionó para la ballenera Macaya Hermanos desde fines de los años 70' y principios de los 80', siendo el último barco ballenero que operó en las costas de Chile. Cabe mencionar que el Juan 9 no puede ser considerado un típico buque factoría, sino algo intermedio, entre un buque cazador y los buques factorías más grandes. Era un híbrido no sólo capaz de *“cazar ballenas con el cañón arponero instalado en su proa sino que también podía poner la ballena a bordo. Como [...] estaba equipado con cámaras frigoríficas, la carne de ballena podía ser almacenada inmediatamente después de la captura, [...sin embargo], el buque no tenía el equipamiento necesario para procesar otros productos de la ballena”*, como la grasa y los huesos (Pastene & Quiroz, 2010: 88).

Las fotografías recopiladas sobre el Juan 9 provienen de diferentes fuentes y en varios casos desconocemos a los autores de las mismas. Sin embargo, buena parte de estas imágenes provienen del archivo personal del biólogo Juan Pastene, quien las realizó en el marco del trabajo de campo para su tesis en biología (1982). No obstante, como él mismo nos ha señalado, una importante cantidad de fotografías fueron tomadas a partir de copias en papel, obtenidas de miembros de la familia Macaya, pero también de tripulantes de los barcos y obreros de la planta de Chome, dificultando la identificación del autor, así como las fechas exactas en las cuales fueron producidas.

Por estos motivos, hemos organizado este material fotográfico en tres categorías; (a) características del barco, (b) escenas de cacería, y (c) faenamiento de los cetáceos en la embarcación. Estas imágenes serán contextualizadas gracias a material bibliográfico de diverso tipo, así como desde información proveniente de entrevistas. De esta manera, queremos dar cuenta de una etnografía histórica, pero incorporando a la imagen fotográfica como fuente de información directa, y no sólo como ilustración del texto escrito, dado que estas imágenes conforman un registro documental que debe ser valorado y situado en relación a las otras fuentes.

1. El Juan 9: Incorporación del barco a Macaya Hnos. y sus características.

Como se mencionó anteriormente, la ballenera Macaya inicia sus actividades a principios del siglo XX en la isla Santa María, primero cazando ballenas desde chalupas a remo, para después incorporar barcos cazadores, que a su vez aumentaron la producción de la planta ubicada en la isla, haciendo necesario su traslado al continente en la década de los 40' (a Chome), pues la energía eléctrica permitía el funcionamiento de maquinaria moderna, haciendo más eficiente y variada la producción.

Durante los años 50', esta ballenera alcanza su apogeo, con una flota de hasta cuatro barcos balleneros cazando simultáneamente, lo que se complementaba con una ampliación de la planta terrestre de Chome, que llegó a trabajar en tres líneas de producción; aceite, carnes y huesos.

Sin embargo, a fines de la década de los 70', la empresa ballenera Macaya Hermanos estaba pasando por grandes dificultades económicas debido a que sus tres buques cazadores¹, *“por su antigüedad, tienen un alto costo de operación y un bajo rendimiento de caza”*². Su primera prioridad para resolver esos problemas era *“el rápido reemplazo de la actual flota, lo que sumado al mejoramiento de nuestras técnicas de caza, deberá darnos una eficiencia económica que será la base para concretar proyectos tendientes a la diversificación de la empresa”*³. Habiendo fracasado las gestiones para comprar un barco, debido probablemente a la oposición del gobierno japonés, deciden *“reemplazar uno de los viejos balleneros, por un cazador arrendado al exterior, arriendo que implica además la posibilidad de compra del mismo a futuro”*⁴. La idea era *“arrendar un barco popero-arrastrero, de 350 toneladas, que vendría transformado en arponero”*⁵. Este tipo de barco *“no tiene las limitaciones de los actuales, que solo pueden realizar faenas balleneras, [...sino que] ofrece la posibilidad de efectuar otras labores de pesca, permitiendo a futuro pensar en nuestra diversificación de actividades”*⁶.

Con esta nave, la empresa pretende explotar “*quinientas ballenas de barba y esperma en el transcurso de un año* [... en la zona marítima] *comprendida entre los paralelos 31 al 42, dentro de nuestro mar territorial*[...] *siendo el puerto de desembarque la caleta Chome, que es donde se encuentra nuestra factoría*”⁷.

Finalmente, se arrienda el Paulmy Star N° 3, construido en 1967 por Niigata Shipbuilding Co., Japón⁸. Fue el primer buque en usarse como pesquero-arrastrero de abadejo⁹ en la zona del Estrecho de Bering, continuando en esas labores hasta 1976, año en que Estados Unidos establece una zona de conservación pesquera exclusiva de 200 millas contiguas al mar territorial¹⁰. En ese momento, la nave es adquirida por Taito Seiko Co., subsidiaria de Taiyo Fishery Co., y luego vendida a Paulmy Inc., Monrovia, Liberia, recibiendo el nombre de Paulmy Star N° 3. El buque es registrado bajo bandera panameña, extendiéndole el Cónsul General de la República de Panamá en Kobe, Japón, una Patente Provisional de Navegación el 5 de enero de 1977¹¹. El buque es clasificado y certificado en el muelle de Shizuura, Numazu (Japón), el 8 de marzo de 1977¹².

El barco es adquirido en forma definitiva por la ballenera Macaya el 1° de junio de 1980, el precio se fija en US\$ 300.000, “*pagaderos en cinco cuotas anuales de sesenta mil dólares, cada una, con vencimiento la primera el 31 de julio de 1981 y la última el 31 de julio de 1985, con un recargo por concepto de intereses, por el saldo insoluto, de 14,25% anual*”¹³. La venta fue reducida a escritura pública ese mismo día ante un Notario del Estado de Nueva York, certificada el 5 de febrero de 1981 por el Cónsul de Chile en Nueva York y debidamente legalizada en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile.

La empresa solicita en el mes de febrero de 1981 la matrícula del Juan 9¹⁴. Esta embarcación tenía 45,35 mt. de eslora, 8,80 mt. de manga y 3,80 mt. de puntal, con 365,20 TGR y 140,04 TNR¹⁵. En el documento de importación se lo define como un “*barco arrastrero, popero, frigorífico, adaptado ballenero*”¹⁶. El Juan 9 era un buque con casco de acero, con dos cubiertas, dos palos y dos chimeneas; con ciudadela; la popa cuadrada con rampla y la proa de roda recta. Estaba impulsado con una hélice accionada por un motor diesel con turbo cargador, enfriado por aire, modelo 8 MG 31 X, de 8 cilindros en línea y 1680 HP; usa petróleo como combustible y su capacidad es de 273,42 m³¹⁷.

Las siguientes fotografías permiten observar distintos ángulos del Juan 9, probablemente, estas imágenes son de 1982 cuando el barco estaba fondeado en la bahía de San Vicente. En las fotografías N° 1 y 2 se puede apreciar la proa y el costado izquierdo del buque, destacando el cañon, la torre de mando, así como la cofa desde donde se avistaban las ballenas.

En la fotografía N° 3, tomada probablemente en el puerto de San Vicente, se observa el costado izquierdo del Juan 9, haciendo evidente su mal estado de conservación. Asimismo, se puede ver la chimenea del Indus 17¹⁸ y su torre de mando, ya que esta embarcación estaba estacionada al costado derecho del Juan 9. Según Héctor Macaya, hijo de unos de los capitanes del Juan 9, también llamado Héctor Macaya, esta era una situación habitual, pues que este buque siempre que se fondeaba en el puerto de San Vicente, era ubicado a un costado del Indus 17.



**Fotografía 01: Vista a la proa del Juan 9 (ca. 1981).
(Archivo Luís Pastene).**



Fotografía 02: Vista al costado izquierdo del Juan 9 (ca. 1981).
(Archivo Luís Pastene).



Fotografía 03: Vista al costado izquierdo del Juan 9 (ca. 1981).
(Archivo Luís Pastene).

En las fotografías N° 4 y 5 se puede apreciar la popa del Juan 9, especialmente la rampla que permitía subir las ballenas cazadas a cubierta para su posterior faenamiento, unas de las características distintivas de esta embarcación. Asimismo, cabe mencionar que en la fotografía N° 5 aparece al costado derecho el Juan 8, barco de similares características que el Juan 9, pero que nunca fue empleado para actividades balleneras. Pese a ello, se encontraron numerosas confusiones entre los testimonios de quienes trabajaron en la ballenera Macaya, pues relataban hechos vinculados al Juan 9, pero se los atribuían al Juan 8. Gracias a estas fotografías pudimos confrontar la imagen de estos dos barcos, y uno de los elementos que más se prestaban para dicha confusión era la rampla de popa.



**Fotografía 04: Vista a la popa del Juan 9.
También se aprecia la popa del Indus 17 (ca. 1981).
(Archivo Luís Pastene).**



Fotografía 05: Vista a la popa del Juan 9 (ca. 1981).
(Archivo Luís Pastene).

2. Sobre la cacería en el Juan 9.

El Juan 9, comienza sus operaciones en aguas chilenas en el mes de septiembre de 1977. El buque le ofrecía diversas ventajas a la empresa: (a) como alcanzaba mayor velocidad tenía más oportunidades de captura; (b) como procesaba ballenas a bordo podía aumentar el radio de acción de la flota; (c) como el costo de mantención era menor podía operar durante un mayor número de días; (d) el barco ofrecía la posibilidad de realizar otras labores de pesca durante el período de veda de los cetáceos (Pastene, 1982: 37).

El método de cacería del Juan 9 era similar a la de los otros buques cazadores de la ballenera Macaya. Una vez avistada la ballena por un vigía desde la cofa, el barco se ubicaba detrás de esta. El arponero se colocaba frente al cañón, esperando el momento propicio para disparar, es decir, en la conjunción de una distancia acotada y justo cuando la ballena saliera a respirar. Con el disparo salía a toda velocidad el arpón, que en su punta llevaba una carga explosiva, que a su vez, detonaba al golpear el cuerpo del animal, siendo un ataque mortal.

Las ballenas cazadas eran las que siempre buscaron los japoneses en aguas chilenas: *sei* y *finback*¹⁹, pues el barco no habría contado con autonomía para cazar y faenar ballenas azules (alfaguara)²⁰. A veces, cuando se encontraban *cachalotes* se cazaban y eran llevados a la planta de Chome, o se faenaban en el barco conservándose solo el tocino que después era trasladado a Chome.

Cabe mencionar que dentro de la tripulación de este barco habían entre 8 y 9 japoneses, quienes ocupaban puestos clave en su funcionamiento: el capitán cañonero, el contra maestre, dos que trabajaban en la sala de máquinas, un radioperador, los operadores de los winches, un encargado experto en el faenamiento y clasificación de las carnes, ya que estas se ordenaban en muchas categorías antes de ser congeladas en bandejas de 40 kg. (en el frigorífico del barco²¹). El resto de la tripulación estaba compuesta por un número variable de chilenos, pues según la información obtenida en las entrevistas, los tripulantes nacionales van de 20 a 40 hombres.

A partir de esta información, se desprende que en la cacería misma de las ballenas, los tripulantes japoneses tenían un papel central, siendo un personal altamente calificado. Este dato resulta del todo interesante, pues aún cuando la ballenera Macaya tenía personal especializado en las labores productivas, sobre todo para su flota de barcos, lo cierto es que en este buque los japoneses se concentraban en las tareas centrales, supervisando incluso a la tripulación chilena en varias tareas. De hecho, estos nipones sólo se embarcaron en el Juan 9, ya que no tenemos antecedentes de que fueran parte de la tripulación de otros barcos de la ballenera Macaya, aún cuando si trabajaron en la planta de Chome, sobre todo porque la producción se había reorientado al procesamiento y venta de la carne de ballena, algo que los obreros chilenos no dominaban a la perfección, por lo que la incorporación de técnicos japoneses aseguraba el cumplimiento de los requisitos del mercado nipón (cortes de la carne, clasificación y conservación).

Este último punto merece ser destacado, ya que el paso de la producción de aceite a la de carne, supuso un cambio radical en el procesamiento de la ballena, pero también en las especies de ballenas cazadas.

Sixto Jorquera²², quién trabajó en el Juan 9 por tres años, señala que los periodos de caza mar adentro eran extensos, 20-25 días, pues se notaba una disminución fuerte en la cantidad de ballenas. En este testimonio se habla de prolongadas estadías mar adentro, y refuta algunas sospechas sobre el mal funcionamiento del frigorífico de este barco (mencionado en otras entrevistas), más allá de su reducida capacidad de almacenamiento, pues se descargaba la carne en el puerto de San Vicente y ocasionalmente en Valparaíso, reabasteciéndose de combustible después de buscar y almacenar ballenas por varios días mar adentro, incluso semanas.

En las siguientes fotografías (Nº 6, 7, 8 y 9) se puede observar una secuencia de la cacería de ballenas practicada en el Juan 9. En ellas se muestra el momento del avistamiento de la ballena, el posterior acercamiento para una posición optima para el disparo, así como cuando el arpón es lanzado e impacta en la ballena.



Fotografía 06: Avistamiento de una ballena (ca. 1981).
(Archivo Luís Pastene).



Fotografía 07: Tomando posición para el disparo. Según la información recopilada,
el arponero sería japonés (ca. 1981). (Archivo Luís Pastene).



Fotografía 08: Momento en que el arpón impacta a la ballena (ca. 1981). (Archivo Luís Pastene).



Fotografía 09: Detalle de otro disparo (ca. 1981). (Archivo Luís Pastene).

Si bien los capitanes del Juan 9 eran formalmente Héctor Macaya (padre) y Juan Macaya, juntos al principio, turnándose más tarde, en la práctica solo se encargaban de hacer zarpar el barco, ya que una vez mar adentro, el mando era entregado al capitán cañonero japonés, *“el capitán sacaba el barco y allá adentro el cañonero hacía lo que quería con el barco, afuera el arponero mandaba todo el barco, porque como eran japoneses los que venían...”*²³.

A partir de las fotografías Nº 7, 8 y 9, podríamos señalar que el arponero es japonés, hecho que estas imágenes refuerzan al mirar la ropa del personaje en cuestión, particularmente el gorro, muy típico de los tripulantes nipones. Por otro lado, estas fotografías corroboran que el tipo de cacería realizada en este barco, es idéntica a la practicada en esa época por diferentes flotas balleneras del mundo. Sin embargo, el Juan 9 no cumplió con las expectativas de la ballenera Macaya, ya que si bien combinaba la velocidad de sus motores con la potencia de su cañon, las cacerías fueron menores a las esperadas. El biólogo Luis Pastene, usando los antecedentes proporcionados por las bitácoras del buque, que por cierto estaban muy incompletas, y las estadísticas obtenidas en los archivos de la firma Macaya Hnos. y Cia., indica que el Juan 9 habría capturado entre los meses de septiembre de 1977 y junio de 1981, un total de 350 cetáceos; 334 ballenas *sei*²⁴ y 16 *cachalotes*²⁵ (1982: 73-76)²⁶. Esta cifra, bastante alejada de la cuota autorizada de 500 ejemplares anuales, debe ser comparada con otros valores que se manejan sobre la caza de ballenas en las costas de Chile durante esos años²⁷.

3. Procesamiento de las ballenas en el barco.

Una vez cazada la ballena, era ubicada en la popa, posteriormente era subida a la rampla mediante winches. Para esta maniobra, se amarraba la cola de la ballena a un cable de acero, lo que posibilitaba su ascenso a la rampla sin daño a la carne del cetáceo. Al igual que en otras actividades clave, los tripulantes japoneses desempeñaban papeles centrales, como por ejemplo el manejo de los winches y la supervisión de las maniobras tendientes a subir a cubierta los cuerpos de los cetáceos.

Por otro lado, debido a que la producción del Juan 9 se orientaba sobre todo al mercado de la carne, los operarios japoneses enseñaron a los tripulantes chilenos sus técnicas de faenamiento, puesto que los trabajadores nacionales sobre todo trozaban a las ballenas para la producción de aceite y escasamente para el consumo de carne. Uno de los elementos que más llaman la atención es la diferencia entre *losespeles*²⁸ japoneses (de forma alargada y con un corte en 45º en su extremo), y los espeles tipo espátula utilizados tradicionalmente en las plantas balleneras de Macaya Hnos. (Islas Santa María y Chome), que a su vez son fruto de la influencia de la ballenería norteamericana en el golfo de Arauco²⁹, ya que ellos usaban el espele tipo espátula. En este sentido, es pertinente señalar que el material fotográfico ha sido vital en la observación de estas tradiciones balleneras, esta vez expresadas en el tipo de herramienta utilizada para el desposte de estos colosos marinos.

En la fotografía N° 11, se aprecia que hacia la izquierda, en la parte superior, hay un tripulante sosteniendo este tipo de herramienta japonesa, mientras que en la fotografía N° 12, se observa a un tripulante del Juan 9 con el espele tipo espátula, tradicional de la ballenería del golfo de Arauco.

Instalado el cuerpo de la ballena sobre la rampla, se procedía a realizar largos cortes desde la cabeza hasta la cola, permitiendo sacar la capa de grasa y derivar al corte de la carne misma. Como era de esperar, en esta actividad había un japonés que dirigía la faena, pero en la que también participaban tripulantes chilenos. Hector Macaya (hijo), recuerda esta situación de la siguiente manera; *“bueno en la faena trabajaban todos los chilenos porque a ellos les enseñaban cómo querían trabajar la carne, porque los chilenos sabían trabajar la ballena pero... para aceite, comestible también pero de otra manera, ellos tenían pa’ lavar con agua la carne, y entonces venía un japonés especial pa’ ese procedimiento, le enseñaban a los chilenos cómo hacerlo”*³⁰. Terminado el desposte de la ballena, se pasaba al proceso de clasificación de la carne según su calidad, que también estaba a cargo de un operario japonés. La carne de ballena era trozada en pedazos de unos 50 cm., relativamente manipulables por los tripulantes (para la producción de aceite se trabajaba con cortes mucho más grandes y pesados). Tanto la cabeza, como los huesos y órganos internos del cetáceo se lanzaban posteriormente al mar.

Según el mismo Hector Macaya: la idea *“era trabajar la carne con cortes bien hechos, no al lote, y después se echaba abajo al frigorífico, o sea a la segunda cubierta que había y ahí digamos, terminaba la faena de arriba se iba todo a trabajar abajo”*³¹. Esta afirmación es coincidente con lo señalado por otra integrante de esta familia de balleneros, Viviana Macaya: *“en realidad nosotros producíamos y le vendíamos a ellos, pero ellos nos aportaban con la tecnología y con la gente para poder faenar, para que pudiera servir el producto allá, como te digo era muy exigente en eso, eran ciertas partes de la ballena que se cortaban y de tal o cual forma”*³².

Cuando los trozos de carne se transportaban bajo cubierta, se daba inicio a uno de los procesos finales de la producción de carne de ballena, que consistía en la realización de cortes más pequeños, a los que se sacaban las vetas de grasa, para después colocar estos pedazos en bandejas de unos 40 kg., que terminaban congeladas a -50°, listas para su comercialización en Japón.

A continuación se exponen algunas fotografías en las que se puede observar el proceso de faenamamiento de las ballenas a bordo del Juan 9 (Fotografías N°11-21). En ellas se puede corroborar buena parte de lo expuesto en este texto, en relación a las diferentes etapas del procesamiento de la carne; desde las faenas desarrolladas en la rampla, hasta el posterior trabajo con las carnes al interior del barco, que culminaba en el congelamiento de estos productos.



**Fotografía 10: Subiendo la ballena a la rampla (ca. 1981).
(Archivo Luís Pastene).**



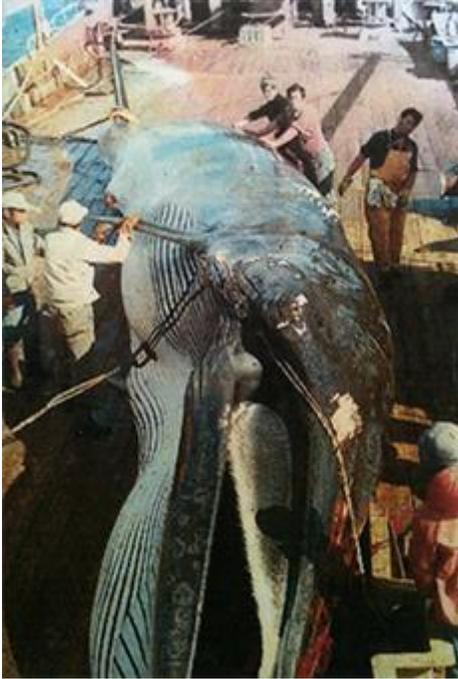
**Fotografía 11: Ballena en la rampla (ca. 1981). En la parte superior izquierda se
aprecia a un tripulante con un espele japonés.
(Archivo Luís Pastene).**



Fotografía 12: Ballena en la rampla. Nótese que el tripulante chileno tiene un espele tipo espátula (ca. 1981). (Archivo Luís Pastene).



Fotografía 13: Detalle que permite observar el amarre de la cola de la ballena para poder subirla a la rampla (ca. 1981). (Archivo Luís Pastene).



Fotografía 14: Otra vista de una ballena en la rampla del Juan 9 (ca. 1981).
(Archivo Luís Pastene).



Fotografía 15: Vista de las operaciones. Al parecer, los hombres de gorro blanco serían japoneses (ca. 1981).
(Archivo Luís Pastene).



Fotografía 16: Primeros cortes a la ballena. En la imagen se puede apreciar el uso del espele tipo espátula (ca. 1981).
(Archivo Luís Pastene).



Fotografía 17: Faenamiento de la ballena (ca. 1981).
(Fotografía obtenida por Miguel Chapannof).



Fotografía 18: Faenamineto de una Ballena (ca. 1981).
(Archivo Luís Pastene).



Fotografía 19: Faenamiento de la ballena en etapa avanzada (ca. 1981). (Fotografía obtenida por Miguel Chapannof).



**Fotografía 20: Procesamiento de la carne de ballena bajo cubierta (ca. 1981).
(Fotografía obtenida por Miguel Chapannof).**



**Fotografía 21: Procesamiento de la carne de ballena bajo cubierta. En la fotografía se pueden apreciar las bandejas donde se depositaban los trozos de carne, que después eran congelados (ca. 1981).
(Fotografía obtenida por Miguel Chapannof).**

A modo de Cierre.

En este texto hemos querido presentar una primera idea de lo que sería una etnografía histórica, en el sentido de describir una serie de actividades desarrolladas por un grupo de personas, pero que no pueden ser observadas directamente, tal como proponen varios autores en relación a la etnografía (Levi-Strauss, 1987; Ingold, 2008).

De hecho, la caza de ballenas es, sin duda, un problema antropológico, como puede ser el cultivo de salmones o la pesca de la albacora, para poner solo ejemplos propios de la antropología marítima. La novedad de esta propuesta reside en la incorporación masiva que hacemos de documentos de diversa índole, por una parte, como una manera de paliar la imposibilidad de observar la práctica con nuestros propios ojos y, por la otra, porque creemos que no es factible comprender una práctica contemporánea sin recurrir a la información histórica que se encuentra, a veces oculta, en bibliotecas y archivos de distinta naturaleza.

En este trabajo se ha “reconstruido” parte de las actividades balleneras del Juan 9, contextualizando sus características técnicas, ya sea de tamaño así como de su infraestructura, pero poniendo énfasis en las características de la cacería y posterior faenamiento de los cetáceos, incorporando material fotográfico como fuente de información. De hecho, no es lo mismo sólo dar cuenta de los textos que “hablan” de este barco, sino materializar su labor ballenera a través de fotografías. Gracias a esto, se han podido realizar cruces que contrastan información proveniente de las entrevistas y lo que se observa en las imágenes.

Ejemplo de ello es el tipo de *espeles* utilizados por los operarios chilenos, en tanto que algunos testimonios señalaban que estos habían incorporado el espele de tipo japonés, pero las fotografías muestran que seguían usando el de tipo espátula, tradicionalmente usado por la industria ballenera chilena, aún cuando este es adquirido de la ballenería norteamericana.

Por otro lado, se ha podido resaltar la presencia de tripulación japonesa dentro de este barco, pues como se ha señalado anteriormente, responde a un cambio en la producción de la ballenera Macaya, tradicionalmente ligada a la obtención de aceite, puesto que el Juan 9 estaba destinado a la cacería de ballenas “de carne”, muy apetecida en Japón, razón por la cual los balleneros chilenos se asocian con capitales nipones. En este sentido, los técnicos japoneses eran instalados en puestos clave dentro de la cacería y posterior procesamiento de la carne de las ballenas. Para el caso del arponero y el contra maestre, esto resulta interesante, puesto que en Macaya Hermanos había personal calificado para estas labores, no obstante, los nipones conocían de mejor manera el funcionamiento y capacidades del Juan 9. En relación al desposte y posterior procesamiento de la carne, la inclusión de japoneses parece del todo lógica, puesto que los operarios chilenos tenían poca experiencia en el trabajo con ballenas de carne, en tanto que la producción de Macaya se destinaba principalmente a la obtención de aceite. Por tanto, había que aprender la forma de cortar la carne, su clasificación y finalmente la metodología mediante la cual congelar la misma.

Para finalizar, el Juan 9 supone un cambio tecnológico vital dentro de la empresa Macaya, pues el procesamiento de la ballena se realizaba íntegramente a bordo de este barco, y no en la planta de Chome, tal como ocurría desde mediados de los años 40'. Los directivos de esta ballenera, pensaron que la incorporación de este barco ampliaría los radios de caza por la autonomía de la embarcación, junto con la reducción de gastos, principalmente por la no utilización de la factoría terrestre. Pese a ello, este auspicioso cambio no pudo sacar a la ballenera Macaya de su crisis económica, ya que finalmente cierra en 1983, siendo el Juan 9, el último barco ballenero de la industria chilena.

Notas

1. Estos buques eran el Juan IV, el Indus 17 y el Indus 19. En realidad el único buque operativo durante las temporadas 1975 y 1976 fue el Indus 17 pues *“es insostenible mantener en trabajo los balleneros Juan IV e Indus 19 por su elevado consumo de combustible, gastos de mantención y bajo rendimiento en la captura”* [Autodiagnóstico Empresa Macaya Hnos. & Cia]. Documento adjunto a Carta de Macaya Hnos. & Cia. a Director de la División de Pesca y Caza, Ministerio de Agricultura, Talcahuano, 6 de septiembre de 1976.
2. Carta de Macaya Hnos. & Cia. a Director de la División de Pesca y Caza, Ministerio de Agricultura, Talcahuano, 6 de septiembre de 1976.
3. [Autodiagnóstico Empresa Macaya Hnos. & Cia]. Documento adjunto a Carta de Macaya Hnos. & Cia. a Director de la División de Pesca y Caza, Ministerio de Agricultura, Talcahuano, 6 de septiembre de 1976.
4. Ibid.
5. Ibid.
6. Ibid.
7. Carta de Macaya Hnos. & Cia. a Director de la División de Pesca y Caza, Ministerio de Agricultura, Talcahuano, 23 de septiembre de 1976.
8. Originalmente se llamaba Orient Maru N° 2 , funcionando para la Tokushima Suisan Co. Fukuoka, Japón.
9. El abadejo de Alaska [*Theragra calcogramma*] es un pez de la Familia Gadidae, similar al bacalao, que mide entre 50 y 70 cm., aunque puede llegar a los 90 cm. y pesar casi 4 kg. Habita en el Pacífico septentrional. La mayoría de la pesca ocurre en el mar de Bering, entre el Distrito de Chukotka [Rusia] y el estado de Alaska [Estados Unidos].
10. Magnuson–Stevens Fishery Conservation and Management Act. U.S. Public Law 94-265, 13 de abril de 1976.
11. Patente Provisional de Navegación N° 7107-PEXT. Dirección Consular y de Naves, Marina Mercante Nacional de la República de Panamá. Kobe, 5 de enero de 1977.
12. Certificate of Class N° 8-77-18, Numazu, Japón, 8 de marzo de 1977. China Corporation Register of Shipping.
13. Ibid.
14. Carta de Macaya Hnos. & Cia. a Director General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Talcahuano, 16 de febrero de 1981.
15. Certificado de Arqueo, Marina Mercante Nacional, Buque Juan 9. Valparaíso, 25 de septiembre de 1980.
16. Informe de Importación, Servicio Nacional de Aduanas, Barco Pesquero Paulmy Star N° 3, 21 de enero de 1983.
17. Datos Técnicos de la Nave Juan 9. Documento anexo a Carta de Macaya Hnos. & Cia. a Director General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Talcahuano, 16 de febrero de 1981.

18. Este barco fue comprado a la Indus en 1969. Si bien esto conllevó a un cambio de nombre, de Indus 17 a Juan VI, en la práctica tanto los tripulantes como la gente de Chome siempre lo llamaron Indus 17. De hecho, en la fotografía se puede observar que en la chimenea aún estaba marcado el número 17, tal como lo entregó la Indus en su momento.

19. *Balaenoptera Physalus*.

20. *Balaenoptera Musculus*.

21. La asociación con los japoneses orientó la producción de la ballenera Macaya hacia el mercado de la carne de este país asiático.

22. Entrevista a Sixto Jorquera; realizada en Talcahuano, 26 de Junio 2012.

23. Entrevista a Héctor Macaya, realizada en Talcahuano, 28 de Junio 2012.

24. *Balaenoptera Borealis Schleglii*.

25. *Physeter Macrocephalus*.

26. Esta cifra puede ser un poco más alta pues Pastene no pudo consultar las bitácoras de los meses de junio de 1978 y de junio, julio y agosto de 1980. Además se puede señalar que el Juan 9 estuvo inactivo los meses de julio y agosto de 1978; julio, agosto y septiembre de 1979; y septiembre, octubre y noviembre de 1980 (1982: 73-76).

27. Existen diferencias importantes entre estos datos y las estadísticas internacionales del IWC. Entre 1980 y 1981, años entre los que sólo estuvo operativo el Juan 9, la empresa habría capturado, según el IWC, 158 cachalotes, y según Pastene, 138 ballenas sei. Extrañas e incomprensibles diferencias.

28. Cuchillos utilizados para despostar la ballena cazada.

29. La actividad ballenera norteamericana en la región sobre todo impactó durante el siglo XIX, para posteriormente decaer y dar paso a iniciativas balleneras de capitales chilenos.

30. Entrevista a Héctor Macaya, realizada en Talcahuano, 28 de Junio 2012.

31. Ibid.

32. Entrevista a Viviana Macaya, realizada en Concepción, 26 de Junio, 2012.

Bibliografía

Basberg, Bjorn L.

1998. "The floating factory: dominant designs and technological development of twentieth century whaling factory ships". *The Northern Mariner*. Canadian Nautical Research Society. Vol. 8 (Nº1). pp. 21-37. Ottawa.

Basso, Carlos

2012. "La ballena de la UdeC, el último cetáceo cazado en las costas de Chile". *Panorama UdeC*. 7 de mayo de 2012. www.udec.cl/panoramaweb2/2012/05/la-ballena-de-la-udec-la-ultima-ballena-del-pacifico-sur (visitado el 29 de octubre de 2012).

Brown, Sidney G.

1976. **"Modern whaling in Britain and the northeast Atlantic Ocean"**. *Mammal Review*. The Mammal Society, Vol. 6 (nº1), pp. 25-36. *Southampton*.

Carreño, Gaston & Alejandra Espinoza

2013. **El arpón se queda en la familia: la Ballenera Macaya en el Golfo de Arauco**. En. *Coletivos Pesqueiros: Desafios e Perspectivas Antropológicas*. Adomili, Carreño, D'Ambrosio & Miller (editores). Universidade Federal do Rio Grande. Rio Grande.

Davis, Lance Erwin; Robert Gallman y Karin Gleiter.

1997. **In pursuit of Leviathan: technology, institutions, productivity and profits in american whaling, 1816-1906**. The University of Chicago Press. Chicago.

Hohman, Elmo Paul

1935. **"American and Norwegian whaling: a comparative study of labor and industrial organization"**. *The Journal of Political economy*. University Chicago Press, Vol. 43 (Nº5), pp. 628-652. Chicago.

Ingold, Timothy.

2008. **"Anthropology Is Not Ethnography"**. *Proceedings of the British Academy*. Oxford University Press Nº 154, pp. 69-92.

Jackson, Gordon

1978. **The British Whaling Trade**. Ed. A & C Black Publishers Ltd. London.

Lévi-Strauss, Claude.

1987. **Antropología Estructural**. Ed. Paidós. Buenos Aires.

Pastene, Luís & Daniel Quiroz

2010. **Outline of the History of Whaling in Chile**. En *International Center for Folk Culture Studies (eds.). Human Culture from the Perspective of Traditional Maritime Communities*, International Symposium Report No. 1. Kanagawa Shimbun Press, pp. 73-98. Kanagawa.

Pastene, Luís

1982. **Análisis de las Capturas de Ballenas Efectuadas por la Industria Ballenera Nacional en el Sector del Pacífico Sur Oriental Correspondiente a Chile y Consideraciones del Estado Actual de Dicha Industria y Desarrollo Histórico**. Tesis de Título de Biólogo Marino, Universidad de Concepción. Facultad de Ciencias Biológicas y de Recursos Naturales. Concepción.

Quiroz, Daniel

2010. **"Una breve crónica de la cacería de ballenas en Valdivia (1906-1936)"**. *Revista Austral de Ciencias Sociales*. Universidad Austral de Chile, Nº19, pp.75-98. Valdivia.

Tønnesen, Johan Nicolai & Ame Odd Johnsen.
1982. **The History of Modern Whaling**. Ed. University of California
Press. Berkeley - Los Angeles.