



Una máquina maravillosa. Capitalismo, materialidades y la caza de ballenas en el extremo sur de Chile

A wonderful machine. Capitalism, materialities and the whaling in the far south of Chile

Daniel Quiroz

Subdirección de Investigación, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (Santiago, Chile)
danielquiroz54@gmail.com

Resumen

La construcción de buques caza-ballenas a motor se consolida entre 1870 y 1914, período que algunos denominan “primera globalización” y/o “segunda revolución industrial”, tanto en los astilleros noruegos (proveedores exclusivos hasta 1907) como británicos (desde 1910). Chile no es ajeno a la expansión capitalista asociada a la caza y procesamiento de las ballenas. En 1903 se desarrollan los primeros experimentos balleneros en el extremo sur del país, que desembocan en 1905 con la formación de la primera sociedad ballenera, la construcción de la primera planta de procesamiento moderna y la llegada del primer buque cazador a motor, construido expresamente para la empresa chilena. Es el buque *Almirante Montt*, artefacto-ícono, “una máquina maravillosa”, que, junto a otros balleneros, hará de la Sociedad Ballenera de Magallanes una empresa económicamente relevante en el sistema capitalista global. Las actividades balleneras magallánicas, producto de la colaboración entre el capital chileno y el conocimiento noruego, se extenderán por una década, finalizando en 1914 con el advenimiento de la primera guerra mundial.

Palabras clave: capitalismo, caza, ballena, buque, ballenero, Punta Arenas.

Abstract

The construction of motor whale catcher vessels was consolidated between 1870 and 1914, a period called "first globalization" and/or "second industrial revolution", in Norwegian (exclusive suppliers until 1907) and the British (since 1910) shipyards. Chile is no stranger to the capitalist expansion associated with the hunting and processing of whales. In 1903, the first whaling experiments were developed in the far south of Chile, which led to the formation in 1905 of the first whaling society, the construction of the first modern land whaling station and the arrival of the first motorized whaler, built expressly for the Chilean company. It is the *Almirante Montt*, artefact-icon, "a wonderful machine", along with other whale catchers, will make the Sociedad Ballenera de Magallanes an economically relevant company in the global capitalist system. The Magellan whaling activities, product of the collaboration between the Chilean capital and the Norwegian technical knowledge, will extend for a decade, ending in 1914 with the advent of the First World War.

Key words: capitalism, whaling, whale catcher, steamer, Punta Arenas.



CAPITALISMO Y CAZA DE BALLENAS...

¿Qué hace un trabajo sobre un buque ballenero que operó en el extremo sur de Chile en un dossier sobre el capitalismo y minería en el desierto de Atacama?

La naturaleza paradójica de la lógica y las prácticas del capitalismo extractivo se sostiene en una potente contradicción entre la tendencia a crecer y expandirse exponencialmente y la destrucción de los recursos que los modos de producción capitalista extraen y transforman (Harvey 2014). Esta paradoja se ve reflejada en forma ejemplar en el desarrollo experimentado por la caza comercial de ballenas.

En la segunda mitad del siglo XVIII las ballenas se transforman en un recurso natural de relevancia, aunque los humanos ya las estaban explotando desde hace varios siglos atrás. Se las busca especialmente por su aceite, que era usado como combustible para lámparas, en la calefacción y la lubricación de máquinas y como materia prima para la fabricación de jabones, detergentes, pinturas y barnices (Robbins 1996: 75). Las calles de Londres y Nueva York estaban, en esa época, iluminadas con aceite de ballena (Epstein 2008). La industria asociada a la caza de ballenas y la transformación de su grasa en aceite es una de las más importantes de la primera mitad del siglo XIX y los Estados Unidos de América es "la nación más ballenera de todas" (Dolin 2007).

El capitalismo tiene una antigua relación con las ballenas. La caza comercial de cetáceos es la primera "fiebre del aceite" en la historia de la humanidad (Highman y Neves 2015: 115). La persecución de los cetáceos por todos los océanos del mundo provoca que varias especies vean reducido su número, especialmente las ballenas francas, boreales y grises, aunque también los cachalotes sufrieron mermas importantes en sus poblaciones (Smith *et al.* 2012). El desarrollo tecnológico se encuentra en el corazón del capitalismo. En un sistema social "organizado por la producción capitalista de mercancías", la tecnología "es empleada para mejorar el proceso de acumulación a través de la explotación del trabajo y la naturaleza" (Longo *et al.* 2015).

La caza tradicional de ballenas estaba basada en la tecnología del velero, del bote abierto a remo y del arpón manual: "las ballenas eran perseguidas en botes a remo lanzados desde la costa o desde un velero, capturadas por arpones manuales y muertas con lanzas" (York 2017: 3). Solo algunas especies de ballenas podían ser capturadas mediante esta tecnología. Los rorcuales, entre los que se destaca la ballena azul, el mayor cetáceo del mundo, estaban fuera de su alcance pues alcanzan en el agua una velocidad de casi 30 nudos. Era necesaria para su captura la creación de un nuevo sistema tecnológico, que surge durante la segunda mitad del siglo XIX.

La caza moderna de ballenas se consolida en un período de la historia de la humanidad, entre 1870 y 1914, que algunos denominan "primera globalización" y/o "segunda revolución industrial". La "primera globalización" corresponde a un término usado para representar un período que se caracteriza por el aumento considerable de flujos tanto en el comercio internacional como en los movimientos de capitales y en las migraciones masivas de personas, originando un mercado mundial de productos, una convergencia en sus precios y una circulación de personas (Baldwin y Martin 1999). La "segunda revolución industrial", por su parte, es un término utilizado para identificar un nuevo pulso en la industrialización del mundo en el que las innovaciones técnicas se concentran en el desarrollo de nuevas fuentes de energía (gas, petróleo o electricidad), nuevos sistemas de transporte (avión y automóvil) y de



comunicación (teléfono y radio) que produjeron transformaciones en cadena en distintos ámbitos de la actividad humana, incluyendo la política (Mokyr 2000).

Curiosamente, las innovaciones no vienen de Norteamérica sino de un pequeño país del norte de Europa. La caza de ballenas tiene dos caras: la persecución y muerte del cetáceo y el procesamiento de sus cadáveres (Tønnesen y Johnsen 1982). Los noruegos transforman la captura de ballenas con la incorporación de poderosas “máquinas”: buques motorizados equipados con mortíferos cañones que disparaban arpones con granadas explosivas que les permitió cazar todo tipo de ballenas en todos los mares del mundo. La construcción de buques balleneros a motor se consolida durante esta “segunda revolución industrial” tanto en los astilleros noruegos (proveedores exclusivos hasta 1907) como británicos (desde 1910 en adelante). También transforman el procesamiento de las carcasas de los cetáceos con el diseño y construcción de otras poderosas “máquinas”, las plantas balleneras costeras y los buques factoría.

El buque ballenero es “una máquina” cuyas funciones son, de acuerdo con “definiciones” internacionales, “seguir, capturar, matar y remolcar las ballenas” a sus lugares de procesamiento, sean plantas balleneras o buques factoría (ver artículo 2 del Convenio Internacional para la Regulación de la Pesca de la Ballena, Washington, 1946).

En un periódico escocés de comienzos del siglo XX se publica que “algunos de los balleneros a vapor contruidos últimamente son buques maravillosos por su velocidad y potencia de motor”¹. El buque ballenero a motor, esta “máquina novedosa y maravillosa” es un artefacto-ícono de la caza moderna de ballenas.

LA ETNOGRAFÍA RETROSPECTIVA...

La caza de ballenas en Chile es un “evento del pasado”, por lo que su estudio requiere el uso de herramientas metodológicas adecuadas, distintas a las tradicionales de la etnografía. El término “etnografía retrospectiva” lo usamos para nombrar un enfoque que involucra el uso integrado de diversos tipos de fuentes: recuerdos de personas que pudieron observar directamente la experiencia ballenera o les hablaron de ella; documentos administrativos, científicos y literarios, noticias y entrevistas de prensa; visitas a los lugares donde la caza de ballenas se produjo y relevamiento de sus testimonios y huellas materiales. Como se ha señalado en otra oportunidad (Quiroz 2015), utilizamos el término “etnografía retrospectiva” en el sentido enunciado por el historiador inglés Keith Thomas cuando indica que el proyecto, “en el que intermitentemente ha estado comprometido gran parte de [su] vida académica”, ha sido “construir una etnografía retrospectiva de la Inglaterra moderna temprana, abordando el pasado de la misma manera como un antropólogo aborda una sociedad exótica” (Thomas 2009:2).

La etnografía retrospectiva es una herramienta que permite estudiar un modo de vida del pasado como si fuera contemporáneo, utilizando “los mejores equivalentes históricos de las observaciones de los etnógrafos” (Tilly 1978: 210). Son miradas y voces de no-antropólogos que tuvieron la oportunidad de observar los eventos en un presente etnográfico y contarlos. Los llamamos “etnógrafos equivalentes” en el mismo sentido que D. R. Holmes y G. E. Marcus hablan de “para-etnógrafos”, es decir, “sujetos expertos que no son nativos ni colegas, sino contrapartes” del etnógrafo (Holmes y Marcus 2005: 248). Es curioso

¹ The Dundee Courier (Dundee, Escocia), 1° de octubre de 1913.



que el concepto de para-etnografía sea concebido para desarrollar etnografías “en nuevos contextos de trabajo de campo, principalmente, aunque no de manera exclusiva, en lugares dominados por el conocimiento científico y/o por un ethos tecnocrático” (Holmes y Marcus 2008: 595). Otros contextos pueden ser también, sin duda, los archivos (O’Dell y Willim 2011). Los etnógrafos del pasado pueden “describir y comprender un mundo perdido” considerando que “la etnografía es una disciplina narrativa” (Lennartsson 2011, 2012).

El buque ballenero a motor es una de las materialidades claves en la comprensión de la caza moderna de ballenas. Como todo objeto material, como todo artefacto, grande o pequeño, el buque ballenero forma parte de conjuntos de experiencias vividas y significados atribuidos por personas relacionadas entre sí en un universo construido en su contorno (Meskell 2004). El estudio de estas materialidades no debe considerar solo “las características de los objetos, sino tomar en cuenta la dialéctica existente entre las personas y las cosas [...que] involucra la exploración de las experiencias situadas de la vida material, la constitución del mundo de los objetos y [...] la configuración de la experiencia humana” (Meskell 2005: 4). Este tipo de vínculos es imposible de predecir, generando una cierta “inestabilidad, historicidad [y] falta de contención histórica, [que] personifica la confusión que tenemos con los objetos” (Thomas 1991: 208).

El *Almirante Montt* es un artefacto mayor que representa una combinación de esfuerzos chilenos y noruegos para desarrollar la caza moderna en el sur de Chile, siendo el primer buque cazador con bandera chilena construido en un astillero noruego. El buque opera entre 1905 y 1916 para la Sociedad Ballenera de Magallanes (ex De Bruyne, Andresen y Cia) en el extremo sur de Chile, desde Punta Arenas. Las operaciones balleneras, tanto la caza como el procesamiento de los cetáceos, están financiadas con capitales chilenos y préstamos ingleses y están administradas por técnicos noruegos (Quiroz 2011).

Para abordar este trabajo necesitamos información que se encuentra dispersa en diversas fuentes, tanto chilenas como noruegas. Buscamos los datos técnicos de la nave en los registros oficiales de buques y en publicaciones especializadas con la finalidad de describir un buque caza ballenas particular, el *Almirante Montt*. Revisamos los archivos del astillero Framnæs, en Sandefjord, Noruega, buscando planos y otras especificaciones técnicas de relevancia del buque. Acudimos a los diarios de la época para obtener noticias sobre distintos eventos en los que participó y el contexto en el que se desarrollaron y poder así reconstruir una historia de la relación entre las personas y la máquina. Utilizamos relatos disponibles de testigos que pudieron observarlo en una situación de “observación participante”, relatos que podemos considerar como etnografías equivalentes.

LAS BALLENAS Y EL BUQUE CAZA-BALLENAS A MOTOR...

El primer blanco de las actividades balleneras comerciales fue la ballena franca del norte [*Eubalaena glacialis*], llamada también ballena de los vascos, que se cazaba desde el siglo XI “cuando se acercaba a la costa en sus migraciones invernales”. La ballena negra, otro de sus nombres, “dominaba las capturas, al menos en la época de explotación más intensiva”, sin dejar de mencionar que probablemente se cazaran también otras especies (Aguilar 1986: 192). La ballena boreal [*Balaena mysticetus*] fue la otra presa de los vascos, sobre todo en las operaciones en Terranova (Aguilar 1986: 195). La expansión de la actividad ballenera por los distintos mares del planeta en el siglo XVIII hizo que especies como el cachalote [*Physeter macrocephalus*], la ballena jorobada [*Megaptera novaeangliae*] y la ballena gris [*Eschrichtius robustus*] se constituyeran también en blancos privilegiados de los cazadores. Todas estas ballenas eran capturadas con arpones manuales desde chalupas, botes abiertos propulsados por remos y/o velas.



La invención y desarrollo del buque cazador a motor en la segunda mitad del siglo XIX permitirá obtener especies de cetáceos que por su velocidad no podían ser capturadas por los sistemas tradicionales, principalmente rorcuales, entre ellos, la especie más grande del mundo, la ballena azul [*Balaenoptera musculus*].

La historia de este tipo de buque comienza cuando el empresario noruego Svend Foyn, de Tonsberg, firma en 1862 un contrato con el astillero Nylands Mekaniske Værksted (Oslo, Noruega) para la construcción bajo sus propias especificaciones de un buque especializado en la caza de ballenas, el *Spes et Fides*, botado el 26 de enero de 1864 (Jacobsen 2008). Era una goleta de dos mástiles cortos, con 86 toneladas gruesas, que medía 94 pies de eslora y 15 pies de manga. Poseía, además de sus dos velas, un motor a vapor de 20 HP, de un solo cilindro, que le permitía alcanzar una velocidad máxima de 7 nudos, es decir, 13 km/h. En el mes de marzo de 1864, el buque, con doce hombres, se dirige a Vadsø, en el fiordo de Varanger (norte de Noruega), para cazar ballenas (Tønnesen y Johnsen 1982). Después de cinco meses de intenso esfuerzo, solo capturan tres ejemplares “convirtiendo la primera temporada de pesca en una gigantesca empresa deficitaria” (Schumacher 2014).

A pesar del fracaso, esta campaña marca el inicio de la caza moderna de ballenas, es el punto de partida de un emprendimiento que llevará a noruegos y a balleneros de otras nacionalidades a recorrer los océanos del mundo en busca del codiciado aceite que proporcionaban estos cetáceos.

Los buques balleneros fueron construidos en Noruega, luego en Gran Bretaña y también en Japón (Walker 2000). El *Almirante Montt*, botado en 1905, forma parte de la época en que Noruega era el único país proveedor de buques balleneros a motor. Los buques eran “pequeñas embarcaciones, que parecen remolcadores [...], de construcción fuerte, propulsadas a vapor y cuya tripulación es de unos doce hombres” (Hohman 1935: 632). El diseño fue con el tiempo mejorado, incrementando progresivamente tanto su tamaño como la potencia del motor. Sin embargo, la principal innovación fue la introducción del motor diesel (Tønnesen y Johnsen 1982: 688). El primer buque ballenero en utilizar un motor a petróleo de manera exitosa fue el *Seki Maru*, buque japonés de 297 GRT, construido en 1937 por Hayashikane Zosen (Nagasaki, Japón) para Taiyo Hogeï (Tokyo, Japón). Con 39,24 m de eslora, 7,35 m de manga y 4,19 m de puntal, estaba propulsado por un motor Niigata de dos ciclos y seis cilindros (380 mm x 610 mm), de 200 rev/min y 900 HP, que le permitía alcanzar una velocidad máxima de 14 nudos (Nakaya 1939: 222).

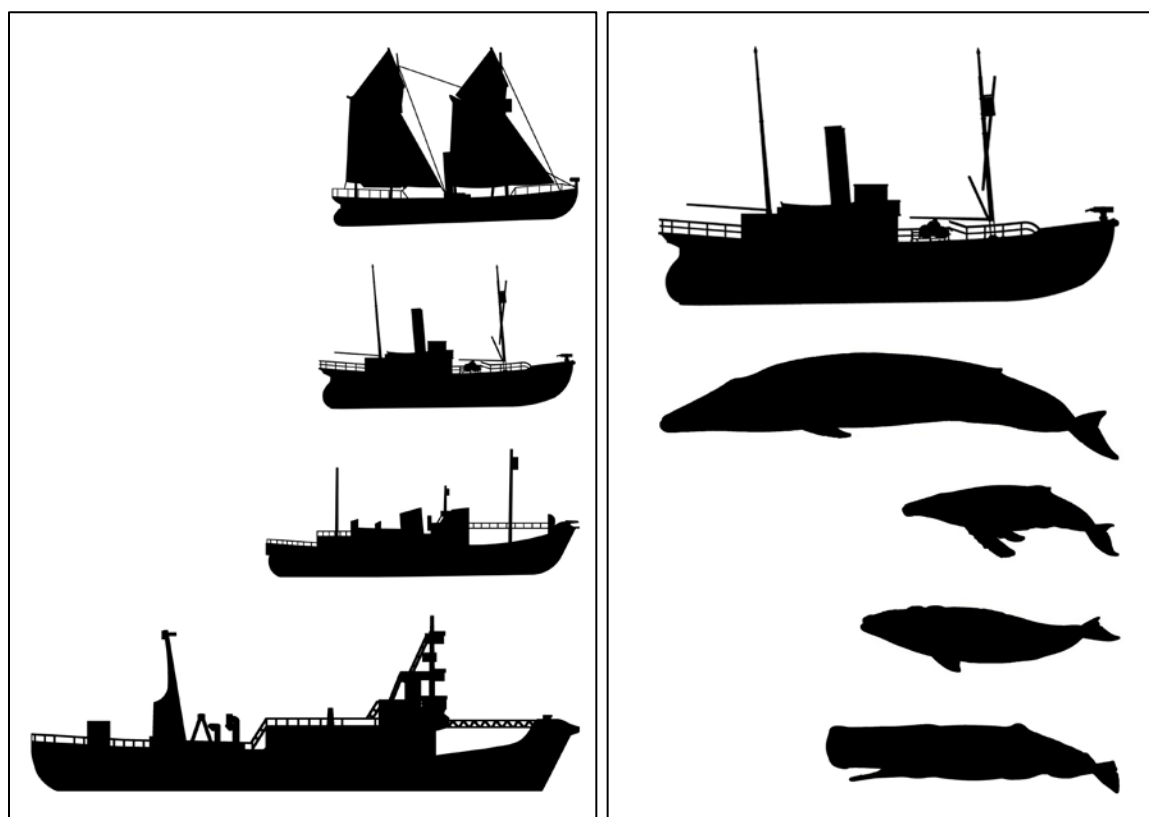
La característica tecnológica que le proporcionaba identidad al buque ballenero, que lo distinguía de otros buques, era el cañón arponero que se instalaba en su proa, sobre una plataforma móvil. El cañón disparaba un arpón dentado con cabeza explosiva, que llevaba una cuerda para unirlo a la nave. La punta del entraba en el cuerpo de la ballena y sus cuatro “dientes” se abrían después del impacto, quedando el cetáceo atrapado. La carga explosiva estallaba poco después, hiriendo mortalmente a la ballena. El diseño de los primeros cañones se debe también a Sven Foyn. La cuerda pasaba por un sistema de poleas y resortes para absorber el impacto que significaba la zambullida de la ballena arponeada, la que era recuperada mediante un poderoso malacate a vapor instalado a bordo del buque. Los buques, además, llevaban nuevos compresores que permitían inyectar aire a las ballenas y así impedir que se hundieran una vez muertas (Tønnesen y Johnsen 1982: 31-32).

Después de la segunda guerra mundial la construcción de buques cazadores, cada vez más grandes, con motores más potentes y con todos los adelantos para hacer la navegación y la caza más segura y precisa, se incrementó de manera significativa (Figura 1a).



Figura 1a. Diagrama comparativo de los buques cazadores a través del tiempo: (a) *Spes et Fides*, 1864; (b) *Almirante Montt*, 1905; (c) *Seki Maru*, 1937; (d) *Yushin Maru No 3*; 2007. **Figura 1b.** Diagrama comparativo del buque y sus presas: (a) *Almirante Montt*, (b) ballena azul, (c) ballena jorobada, (d) ballena franca austral y (e) cachalote [dibujos Daniela Quiroz].

Figure 1a. Comparative diagram of whale catchers through time: (a) *Spes et Fides*, 1864; (b) *Almirante Montt*, 1905; (c) *Seki Maru*, 1937; (d) *Yushin Maru No 3*; 2007. **Figure 1b.** Comparative Diagram of the whale catcher and her prey: (a) *Almirante Montt*, (b) blue whale, (c) humpback whale, (d) southern right whale and (e) sperm whale [drawings Daniela Quiroz].



El último buque caza-ballenas construido es el *Yushin Maru* N°3. Es una nave de 742 GT, que mide 69,61 m de eslora, 10, 8 m de manga y 6,5 m de puntal. Está impulsado por un motor diésel de 5.280 HP (3.900 kW), navega a 22 nudos y es operado por una tripulación de solo 8 hombres. Fue construido el 2007 en los astilleros Naikai Zosen (Setoda, Japón) para la empresa Kyodo Sempaku (Tokyo, Japón). El buque es utilizado actualmente por Japón en la caza científica de ballenas, tanto en el Pacífico Norte como en los mares antárticos, y ha protagonizado algunos incidentes con la flota de la organización ecologista anti ballenera Sea Shepard Conservation Society (Brown 2012).

¿Qué relación de tamaño tiene el buque ballenero con sus presas? En la Figura 1b hacemos el ejercicio de comparar el tamaño de nuestro buque (eslora=30 m) con las principales ballenas que cazaba: la ballena azul (largo=30 m), la ballena jorobada (14 m), la ballena franca austral (17 m) y el cachalote (20 m). También capturó ballenas de aleta (25 m) y ballenas sei (15 m).



El resultado es bastante notable. El *Almirante Montt* era del mismo porte que una ballena azul de tamaño grande y era el doble de un cachalote bien desarrollado. Esas proporciones cambian en el tiempo, considerando con el desarrollo tecnológico del buque y el incremento significativo de su tamaño.

LA MÁQUINA, REGISTROS ESCRITOS Y VISUALES...

El *Almirante Montt* era una nave con casco de acero, construida en Framnæs Mekaniske Værksted (Sandefjord, Noruega), con el número 56, para la Sociedad Ballenera de Magallanes (Punta Arenas, Chile). Fue botado en el mes de julio de 1905. Tenía un arqueado de 123 GRT y 23 NRT y medía 91,9 pies de eslora, 18,0 pies de manga y 10,9 pies de puntal (Det Norske Veritas 1905). El buque estaba propulsado por una hélice movida por un motor a vapor compuesto, de triple expansión, con tres cilindros, construido en Akers Mekaniske Værksted, en Oslo. El motor compuesto permite que “el vapor entre a un cilindro a alta presión y, después de haber movido el pistón en este cilindro, salga a uno o más cilindros mayores donde los pistones se mueven por expansión directa”. En el motor compuesto de triple expansión el vapor debe pasar por tres cilindros de tamaño creciente (Riegel 1921: 107). El primer cilindro (de alta presión) del motor tenía un diámetro de 11”, mientras que el segundo era de 18” y el tercero de 29”. El motor tenía un torque de 18” y una potencia de 52 NHP y 296 IHP. Estaba alimentado por una caldera a carbón de 9,3 x 9,3 pies con dos hornos de 36 pulgadas de diámetro, que generaban vapor a 180 PSI (Det Norske Veritas 1905).

Cuando el buque es matriculado el 6 de noviembre de 1905 en el Registro de la Marina Mercante Nacional de Chile con el N°726, aparece con un arqueado de 113,25 TG y 56,62 TN y con 29,58 m de eslora, 5,30 m de manga y 3,40 m de punta. El *Almirante Montt* es caracterizado en el registro chileno como una nave con propulsión a vapor, una cubierta, dos palos, aparejo de goleta, popa redonda y proa recta vertical, con una caldera, una chimenea y una hélice, que se encuentra destinado a la pesca de ballenas². La “máquina” es descrita por algunos testigos que la vieron en funcionamiento (Broome 1913; Liouville 1913), pero esos testimonios los revisaremos más adelante.

Ningún estudio de las materialidades es posible sin imágenes adecuadas. Tenemos una fotografía del viaje inaugural del *Almirante Montt* por la bahía de Sandefjord en 1905 (Figura 2). No hemos podido ubicar los planos generales del buque, excepto uno del entrepuente y la ciudadela (Figura 3), pero sí los planos del perfil de estribor y la cubierta del *Almirante Valenzuela* (Figura 4), construido en 1906 que nos sirve pues su diseño no se modifica sustantivamente durante estos primeros dos años (1905-1906).

² Registros de Matrícula N°726 de la nave ALMIRANTE MONTT, 1905. Archivo Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante [Plaza Sotomayor, Valparaíso].



Figura 2. Fotografía del *Almirante Montt*, en su viaje inaugural por Sandefjord, 1905 [gentileza de Øyvind Thuresson, Hvalfangstmuseet, Sandefjord, Noruega].

Figure 2. Picture of *Almirante Montt*, on her first trip by Sandefjord, 1905 [courtesy of Øyvind Thuresson, Hvalfangstmuseet, Sandefjord, Norway].

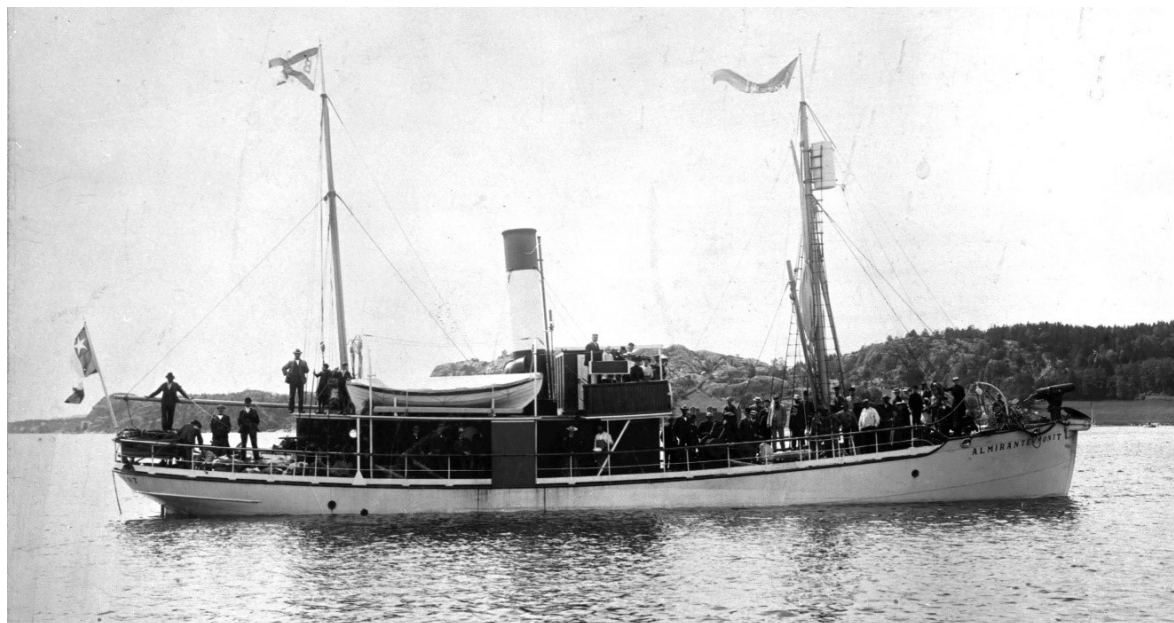


Figura 3. Diagrama del entrepuente y ciudadela del *Almirante Montt*, 1905 [gentileza Lone Kirchhoff, Vestfoldarkivet, Sandefjord]

Figure 3. Diagram of the between-deck and citadel of *Almirante Montt*, 1905 [courtesy Lone Kirchhoff, Vestfoldarkivet, Sandefjord]

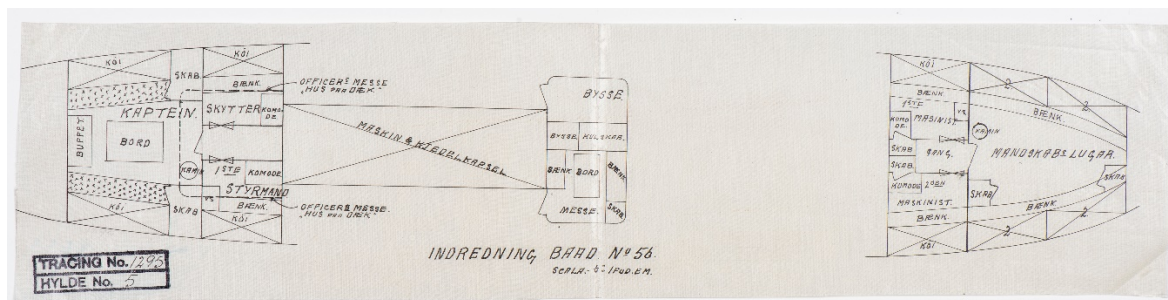
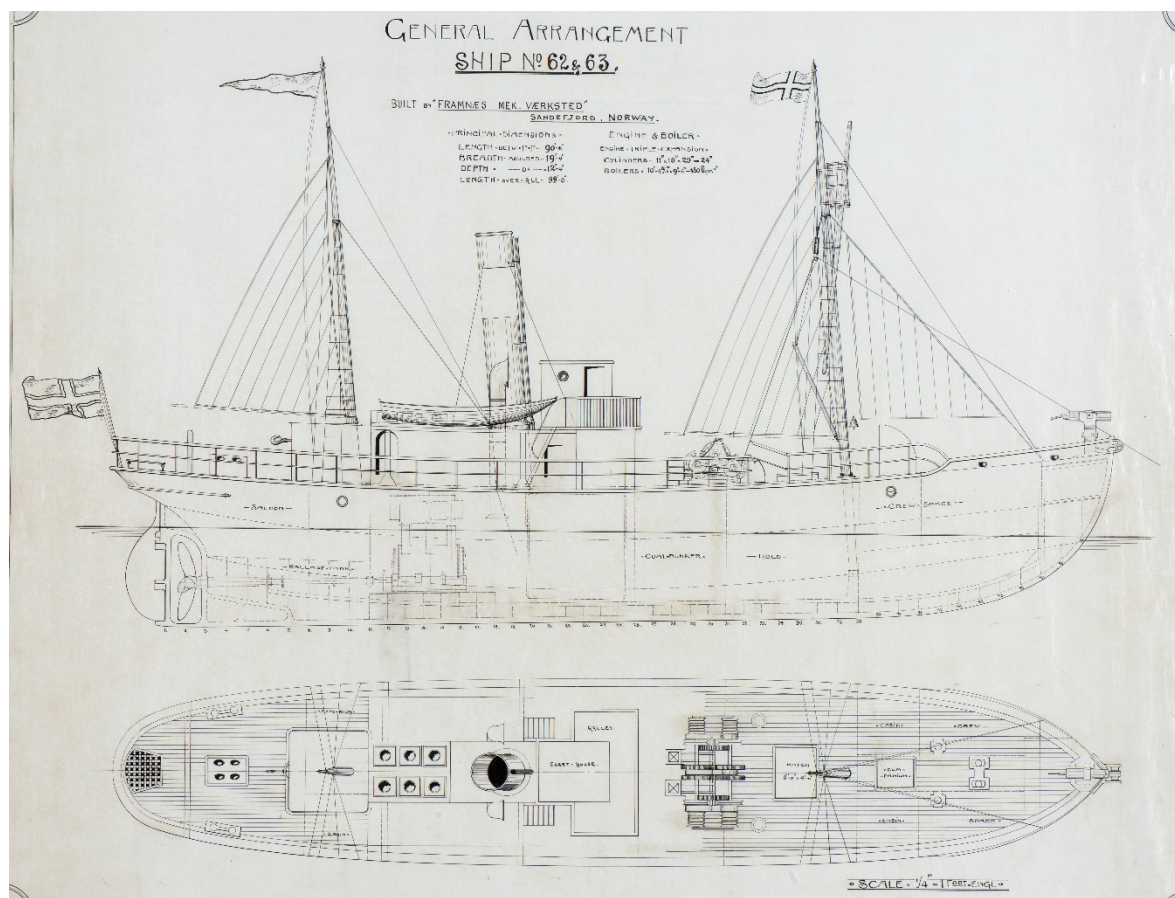




Figura 4. Diagramas generales del *Almirante Valenzuela*, 1906 [gentileza Lone Kirchhoff, Vestfoldarkivet, Sandefjord].

Figure 4. General diagrams of *Almirante Valenzuela*, 1906 [courtesy Lone Kirchhoff, Vestfoldarkivet, Sandefjord].



UNA DIGRESIÓN: LAS “MEDIDAS” DE LOS CAZADORES...

La Sociedad Ballenera de Magallanes encarga al mismo astillero, Framnæs Mekaniske Værksted, la construcción de otros tres buques bajo las especificaciones de diseño del *Almirante Montt*, naves que también llevarán nombres de almirantes chilenos: dos en 1906, el *Almirante Valenzuela* y el *Almirante Uribe*, y otro en 1912, el *Almirante Goñi*. El astillero Akers Mekaniske Værksted les proporciona sus motores de triple expansión.

En la Tabla 1 mostramos las principales “medidas”, con fines comparativos, de cada una de las naves construidas para la empresa balleneras magallánica. La simple observación de la tabla nos indica que los buques se hicieron más grandes, con motores más potentes. El largo del buque aumentó prácticamente 20 pies y el motor unos 30 HP en un plazo de siete años, de 92 pies y 52 HP en el *Almirante Montt* a 110 pies y 84 HP en el *Almirante Goñi*. Lo mismo ocurre con el arqueo grueso y neto del buque. Esta tendencia continuará en el tiempo.



Tabla 1. Algunas “medidas” de los cazadores de la Sociedad Ballenera de Magallanes
Table 1. Some "measures" of the whale catcher of the Sociedad Ballenera de Magallanes

	No	Año (1)	NM	Año (2)	Arqueo	Dimensiones	Potencia	Presión
					GRT/NRT TG/TN	eslora/manga/puntal pies metros	NHP/IHP	PSI
ALMIRANTE MONTT	56	1905	726	1905	123/23 113,25/56,62	91,9/18,0/10,9 29,58/5,30/3,40	52/296	180
ALMIRANTE VALENZUELA	62	1906	784	1907	141/54 124,41/74,22	93,3/19,0/11,7 30,50/5,80/3,40	59/SI	180
ALMIRANTE URIBE	64	1906	785	1907	126/36 109,14/70,24	92,0/18,2/11,1 29,30/5,60/3,20	52/296	180
ALMIRANTE GOÑI	86	1912	876	1912	167/57 171,10/85,55	110,3/20,1/11,8 32,60/5,77/3,50	84/SI	200

Fuente: Det Norske Veritas (Oslo, Noruega) y Archivo Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante (Valparaíso, Chile), años 1905-1912.

Simbología

No [número]. Los astilleros usan este número para identificar un buque particular que está construyendo y normalmente es parte de un sistema correlativo cronológico.

Año (1): Año de construcción del buque

NM [número de matrícula]. Corresponde al número con el que el buque es matriculado en el Registro Nacional de la Marina Mercante de Chile.

Año (2): Año de matrícula del buque en Chile.

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

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

TG [Tonelaje grueso], ver GRT.

TN [Tonelaje neto], ver NRT.

NHP [Nominal Horse Power]. Medida usada para estimar la potencia de los motores a vapor y depende del tamaño del motor y la velocidad de los pistones.

IHP [Indicated Horse Power]. Medida de la potencia teórica de un motor a vapor si no existiera fricción al convertir el gas en expansión en energía en los cilindros.

PSI [pound per square inch] es una unidad para medir la presión (fuerza/superficie) y es una abreviatura de libras/pulgada².

SI [sin información]

LA HISTORIA...

Los mares australes y antárticos son los últimos en ser “colonizados” por el capitalismo y los balleneros. Una empresa argentino-noruega, la Compañía Argentina de Pesca, levanta en 1904 una planta ballenera en Grytviken, en las islas Georgias del Sur (Hart 2001). Pero un poco antes, en 1903, un marino noruego, Adolfo Andresen, y un empresario chileno, Mauricio Braun, organizan un experimento ballenero al instalar un cañón arponero para cazar ballenas en el vapor *Magallanes* de la empresa naviera Braun & Blanchard, con un éxito relativo (Martinic 1973). Esta experiencia permite formar en 1904 en Punta Arenas, Chile, la sociedad De Bruyne, Andresen y Cia, la primera empresa que desarrolla en forma sistemática la caza



moderna de ballenas en el país (Quiroz 2011). Obtiene del Gobierno de Chile una propiedad de 10 hectáreas en bahía Águila donde establecerá su planta procesadora de ballenas³ y encarga al astillero noruego Framnæs la construcción del primer ballenero a vapor que operará bajo bandera chilena, el *Almirante Montt*. Comisiona a uno de sus socios gestores, el capitán Adolfo Andresen, para que viaje a Noruega a traerlo.

La prensa noruega da bastante cobertura a las gestiones de Andresen en Sandefjord. El 13 de mayo de 1905 se indica que “se encuentra en los diques del astillero Framnaes Mek. Værksted, en Sandefjord, el caza ballenas *Almirante Montt*, construido para una empresa ballenera chilena, cuyo gerente es un noruego, el capitán Andresen, que ha vivido allá durante mucho tiempo”. Agrega que “en un mes se va directamente a Sudamérica para conducir la caza de ballenas alrededor del Cabo de Hornos y el Estrecho de Magallanes”⁴. El 30 de junio de 1905 el buque “equipado con botes salvavidas y completos equipos de rescate” hace “un viaje de prueba muy exitoso”. En nombre de los armadores chilenos, “el capitán Andresen recibe el buque y lo llevará en unos días directamente a Punta Arenas”. Existe una solicitud “para la construcción de un buque gemelo para la misma empresa”⁵.

El 7 de julio de 1905, “el nuevo buque ballenero *Almirante Montt*, mandado construir por la Sociedad Ballenera de Magallanes”, zarpa de Sandefjord, Noruega. El buque “viene comandado por el capitán Andresen, quién ha dirigido personalmente los trabajos de construcción del buque”⁶. Llega a Punta Arenas después de un viaje bastante dificultoso, a medio día del 30 de agosto de 1905, “con todo el armamento necesario para la pesca de ballenas”⁷.

El 4 de septiembre zarpa rumbo a la planta ballenera de Bahía Águila para dar inicio a sus operaciones balleneras⁸.

El 27 de septiembre de 1905 la compañía “ha iniciado la pesca de ballenas con dos cetáceos que fueron arponeados a la altura de San Isidro por el vapor *Almirante Montt*”. El capitán del ballenero, Adolfo Andresen, “empleó cinco disparos en la pesca de estas dos ballenas, que fueron varadas frente al establecimiento que para esta industria se ha construido al sur de la Punta de San Isidro”⁹. El 18 de noviembre se indica que con “las cuatro ballenas remolcadas anteayer por el vapor ballenero *Almirante Montt* a la playa situada frente al establecimiento que tiene instalado en Cabo de San Isidro”, son “doce los cetáceos hasta ahora arponeados por este vapor”¹⁰. El *Almirante Montt* continúa cazando ballenas, “cuatro ballenas por semana”¹¹ en promedio, procesándolas todas en la planta ballenera de bahía Águila.

Con motivo de uno de sus viajes regulares a Punta Arenas, “a tomar víveres y carbón”, se informa que “se envasa aceite de ballena para su envío a Europa”, subrayando que “los resultados obtenidos en la explotación son en extremo halagüeños”¹². La goleta *Paragon* trae el 9 de diciembre “la primera remesa

³ El Magallanes (Punta Arenas), 5 de julio de 1904.

⁴ Kysten (Kristiania), 18 de mayo de 1905

⁵ Kysten (Kristiania), 1 de julio de 1905

⁶ El Comercio (Punta Arenas), 14 de julio de 1905.

⁷ El Magallanes (Punta Arenas), 30 de agosto de 1905; *El Comercio* (Punta Arenas), 31 de agosto de 1905.

⁸ El Magallanes (Punta Arenas), 5 de septiembre de 1905.

⁹ El Comercio (Punta Arenas), 27 de septiembre de 1905

¹⁰ El Comercio (Punta Arenas), 18 de noviembre de 1905.

¹¹ El Magallanes (Punta Arenas), 9 de diciembre de 1905

¹² El Magallanes (Punta Arenas), 27 de diciembre de 1905.



de aceite de ballena”¹³, que corresponde a “un cargamento de 542 barriles [...], obtenido de los cetáceos que se benefician en el establecimiento industrial allí instalado”¹⁴. Una parte de la carga será luego despachada en consignación a una casa comercial de Valparaíso, en el vapor *Victoria*: son “60 barriles de aceite de ballena con un peso total 5.713 kilos, siendo esta la primera remesa que de este artículo se hace al norte”¹⁵. El 14 de marzo de 1906 se logra embarcar unas 80 toneladas de aceite de ballena en el vapor *Anglo African*, las primeras toneladas con destino a Europa¹⁶.

Los buenos resultados en el primer año de funcionamiento o, como dice uno de sus socios, la “lástima de continuar en pequeña escala un negocio que se presentaba bajo tan buenos auspicios” (Braun 1985: 207), significa que en marzo de 1906 se transforma la empresa en una sociedad anónima, la Sociedad Ballenera de Magallanes (Punta Arenas, Chile)¹⁷, que operará no solo en los canales magallánicos, sino también en las islas Guaitecas y la costa patagónica occidental y en la isla Decepción, en la Antártida (Nicholls 2010; Quiroz 2011).

El 28 de noviembre de 1906, “al medio día”, entran en el puerto de Punta Arenas “los vapores balleneros *Almirante Valenzuela*, *Almirante Uribe* y *Gobernador Borjes*, adquiridos por la Sociedad Ballenera de Magallanes en Europa y que vienen consignados a los señores De Bruyne & Co. Regresan también los señores Andresen y Olsen, “que fueron encargados para efectuar la compra”. Los nuevos vapores, “que reúnen especiales condiciones para la pesca de cetáceos, formarán con el *Almirante Montt* la escuadrilla de pesca cuyos resultados han de ser muy beneficiosos”¹⁸ para la empresa.

El campo de operaciones del *Almirante Montt* era principalmente el estrecho de Magallanes y el Atlántico, aunque también participará en uno de los viajes a la Isla Decepción, en la Antártica, expediciones iniciadas con la llegada de los nuevos buques de la Sociedad Ballenera de Magallanes a fines de 1906 (Quiroz 2011).

Las dificultades financieras provocadas por el surgimiento de la Primera Guerra Mundial, significa el término de las operaciones balleneras de la Sociedad Ballenera de Magallanes en 1914 y la disolución de la empresa en julio de 1916, diez años después de su constitución como sociedad anónima¹⁹.

Entre 1914 y 1916 el *Almirante Montt* realiza labores de cabotaje²⁰ y en 1916 es vendido al extranjero.

¹³ El Comercio (Punta Arenas), 9 de diciembre de 1905.

¹⁴ El Magallanes (Punta Arenas), 9 de diciembre de 1905

¹⁵ El Comercio (Punta Arenas), 13 de diciembre de 1905.

¹⁶ El Magallanes (Punta Arenas), 14 de marzo de 1906.

¹⁷ El 30 de marzo de 1906 la Sociedad Ballenera de Magallanes registra sus escrituras en Punta Arenas [Registro Notarial de Sociedades N°15, 1906, Notario de Magallanes, volumen 93, fs. 40-50. Archivo Nacional (Santiago de Chile)] y se constituye legalmente, con sus estatutos aprobados, en abril de ese mismo año [DS N°2905 [Ministerio de Hacienda], 7 de julio de 1906, Diario Oficial (Santiago de Chile), 27 de julio de 1906]. Los objetivos de la Sociedad Ballenera de Magallanes eran *la pesca de ballenas, focas, lobos marinos i las demás operaciones accesorias a esta industria*, con un capital social de £100.000 [Estatutos de la Sociedad Ballenera de Magallanes. *Diario Oficial* (Santiago de Chile), 27 de julio de 1906].

¹⁸ El Magallanes (Punta Arenas), 28 de noviembre de 1906; El Comercio (Punta Arenas), 28 de noviembre de 1906.

¹⁹ DS N°1074 [Ministerio de Hacienda], 8 de julio de 1916, *Diario Oficial* (Santiago de Chile), 13 de julio de 1916.

²⁰ El Comercio (Punta Arenas), 17 de febrero de 1916.



La productividad

Según los datos provenientes de la Primera Memoria de la Sociedad De Bruyne, Andresen & Co., correspondiente a 1905, “desde el 2 de noviembre²¹ que principió la caza hasta el 10 de enero [de 1906], se arponearon 55 cetáceos, dando un rendimiento aproximado de £4.000”²². El 29 de marzo se informa que con los últimos “cuatro hermosos cetáceos” capturados por el *Almirante Montt*, se había llegado “ya a cien el número de ballenas beneficiadas”²³. El 30 de abril de ese año la cifra era de 123 ballenas, “entre las cuáles se han contado algunas de tamaño colosal”. Esta pesca parece “milagrosa, si se considera que ha sido efectuada por un solo vapor, el *Almirante Montt*”²⁴.

Entre el 10 de enero y el 28 de septiembre de 1906, “el vapor *Almirante Montt* había cazado 52 ballenas que fueron beneficiadas en bahía Águila, indicando que la producción alcanzaba las 149 toneladas de aceite, 40 de las cuáles se habían enviado a Europa, 10 toneladas de barbas i unas 1000 toneladas de huesos, más menos” (Primera Memoria y Balance de la Sociedad Ballenera de Magallanes, en Navarro 1907: 298c).

En el verano de 1906-1907 comienzan a operar en isla Decepción, Shetlands del Sur, Antártica. El 9 de enero de 1907 se informa que “la escuadrilla ballenera de la Compañía de Bahía Águila, compuesta de los vapores *Gobernador Bories*, *Almirante Valenzuela* y *Uribe* se encuentran en la región polar a la caza de ballenas”²⁵. El 20 de marzo de 1907 regresa la flota antártica con unos resultados que “no han podido ser más halagadores” pues “se han beneficiado en tres meses de trabajo 228 ballenas, y el aceite obtenido, representado por 5.000 barriles viene a dar un importe a la explotación no menor de veinticinco mil libras esterlinas”²⁶.

Las expediciones antárticas se repetirán todos los años hasta la temporada 1913-1914, cuando la flota formada por el buque factoría *Gobernador Bories* y los cazadores *Almirante Valenzuela*, *Almirante Uribe* y *Almirante Goñi* consiguen la no despreciable cifra de 309 ballenas, que produjeron 2.068 toneladas de aceite y 14 toneladas de barbas, lo que “representa un beneficio un total de 36.500 libras esterlinas”²⁷.

Estimaciones bien documentadas indican que durante el período de funcionamiento de las empresas balleneras (1905-1914) la flota magallánica alcanzó a cazar 3.755 ballenas, que produjeron 97.400 barriles de aceite, con promedios anuales de 376 especímenes y 9.740 barriles (Quiroz 2011: 51).

LAS ETNOGRAFÍAS...

La prensa noruega destaca que el *Almirante Montt* “es uno de los mejores balleneros que se han construido”²⁸. Lo que distingue este buque de otros “es su prestigioso diseño y sólida construcción, que

²¹ Sabemos que la caza no se inició en noviembre sino antes, pues a fines de septiembre se informa de la captura de los primeros dos cetáceos por el *Almirante Montt*. *El Comercio* (Punta Arenas), 27 de septiembre de 1905.

²² *El Magallanes* (Punta Arenas), 31 de enero de 1906.

²³ *El Magallanes* (Punta Arenas), 29 de marzo de 1906.

²⁴ *El Comercio* (Punta Arenas), 1 de mayo de 1906.

²⁵ *El Comercio* (Punta Arenas), 9 de enero de 1907.

²⁶ *El Magallanes* (Punta Arenas), 21 de marzo de 1907.

²⁷ *Chile Austral* (Punta Arenas), 26 de enero de 1915; *El Punta Arenas* (Punta Arenas), 31 de enero de 1915,

²⁸ *Kysten* (Kristiania), 18 de mayo de 1905



le da a la nave un mucho mayor dominio del mar que los balleneros construidos anteriormente”²⁹. En la prensa chilena se caracteriza al *Almirante Montt* como “una embarcación que reúne excelentes condiciones para ese trabajo”. Su costo total “fue de £ 4.500”. Es “de muy ligero andar, con el timón y la hélice protegidos, no teniendo más espacio que para carboneras, es una nave perfecta, construida recientemente en Noruega y que comanda el capitán Andresen”. En la proa lleva un cañón “que dispara balas explosivas que al salir arrastran el arpón que ha de herir a la ballena y antes de que el cetáceo pueda de un coletazo atacar el barco, este ya ha dejado el punto de combate arrastrando el cabo que desde la flecha queda a bordo [...]. El animal es izado a bordo con un poderoso güinche cuyo costo es de £ 500”³⁰.

En febrero o marzo de 1906 la planta de Bahía Águila recibe la visita del periodista inglés Henry A. Broome, quién entrega un relato breve pero muy interesante sobre el universo de la cacería de ballenas, describiendo tanto los procesos que ocurren en la planta de procesamiento como los que ocurren a bordo de los buques balleneros. El periodista tuvo la oportunidad de participar en una expedición de caza, gracias a una invitación de Gunnar Olsen, capitán del *Almirante Montt*, y dejarnos una “etnografía mínima”, una breve, pero significativa descripción, de las operaciones de un buque cazador de ballenas en las aguas del estrecho de Magallanes (Broome 1913).

Broome señala que como el *Almirante Montt* fue diseñado “para perseguir, matar y remolcar estos mamíferos a la planta terrestre de bahía Águila, el buque estaba muy limpio, sin huellas de la presencia de ballenas. En la proa, en una plataforma levantada, se instalaba un cuasi-mortero o cañón, montado sobre un dispositivo giratorio, y terminado en una pistola. Tomando la culata de la pistola, el arponero podía estar detrás de su arma, seguro de un retroceso muy corto, y así apuntar rápido con el tiempo más malo, y si en un momento era necesario, podía modificar su trayectoria” (Broome 1913: 297).

“Debajo de la boca del cañón, fuera de la borda, ocupando la posición donde normalmente iría el mascarón de proa de un barco, había una pequeña plataforma sobre la que estaban enrolladas, [...] muchas brazas de la cuerda de cáñamo mencionada. Estaba conectada a una cadena, que entraba por la boca del cañón y se sujetaba con un pivote al centro dentro del arpón y también se insertaba en la boca de la pistola, con el explosivo en su recámara” (Broome 1913: 297).

Si el arponero logra un disparo exitoso, “se baja de inmediato un bote de los pescantes del vapor, llevando consigo largos rollos de manguera de plástico conectada con el motor del barco y armados en su otro extremo con un tubo de metal de boca afilada. Este se hunde en el lado de la ballena capturada, y se bombea aire en su intestino para evitar su hundimiento. El mamífero se deja inflado sobre las olas, con banderolas que dan cuenta exacta de su paradero, y en el viaje de regreso es recogido y remolcado a la fábrica en la costa. A veces cuatro o cinco ballenas son llevadas lentamente a bahía Águila, el viaje dura diez días a dos semanas” (Broome 1913: 297).

Si el disparo falla y la ballena huye, “no es bueno, pero si se sumerge es mucho peor, porque si no está herida de muerte, ingresa abajo en las profundidades más grandes, llevándose con ella la reputación del tirador” (Broome 1913: 297).

²⁹ Kysten (Kristiania), 1 de julio de 1905

³⁰ El Magallanes (Punta Arenas), 5 de septiembre de 1905.



El periodista señala que Olsen era un tirador de primera y tenía que serlo porque si fallaba, o le daba a la ballena y huía o se hundía, “corría el riesgo no solo de perder la ballena sino también un valioso arpón y una cantidad indefinida de la más fina cuerda de cáñamo, con un valor de al menos nueve libras, para no decir nada del bono que recibía de una libra por cada ballena capturada” (Broome 1913.: 295).

Jacques Liouville, médico y naturalista de la segunda expedición antártica dirigida por Jean Charcot [1908-1910], describe la captura y procesamiento de las ballenas realizada por la flota de la Sociedad Ballenera de Magallanes en isla Decepción y también las características de los buques que participan en ella. Lo hace con datos sacados “de nuestro diario de viaje, que relata las salidas efectuadas a cazar ballenas con el capitán Andersen, a bordo del *Almirante Uribe*, y con el capitán Hansen en el *Almirante Valenzuela*, buques de la Sociedad Ballenera de Magallanes” (Liouville 1913: 219). No se trata del *Almirante Montt*, pero sus operaciones no eran tan diferentes.

Liouville señala que los buques cazadores tienen “de 35 a 40 metros de largo y desplazan alrededor de 150 toneladas”. Estas embarcaciones, “provistas de un poderoso motor, están construidas completamente en fierro y sirven para todos los climas”. Tienen en la proa “un solo mástil, con un tonel llamado nido del cuervo, en el que se instala un vigía para observar la respiración de los cetáceos en el horizonte”. Detrás de este mástil, está “la tapa y la claraboya del motor”; luego un par de poderosos huinches, con “una bobina alrededor de la cual se enrolla un cable que viene de un balde situado debajo del puente”. Detrás de estas instalaciones “se levanta una cabina de 2,5 m. cuyo techo soporta, adelante, la pasarela de madera y el puesto del timonel y, atrás, el puente de mando”. En cada lado “la cocina y el baño separadas de la cabina por un estrecho corredor”. Luego, “la cubierta trasera con el panel y la claraboya del departamento del capitán al centro”. De cada lado se levantan, “en lo alto de sus pescantes, las embarcaciones: a babor, una ballenera clásica y a estribor, esa frágil barca tan móvil y maniobrable, que se llama noruega”. En la parte trasera, encima de la popa, “un coronamiento con una rampa de madera para apoyarse”. Hacia adelante, en la proa, podemos notar “un extraño cañón, móvil sobre un pivote, ubicado en el espacio del bauprés”. Puede inclinarse también hacia abajo, permitiendo “lanzar un tiro dentro de un radio de un metro, en un ángulo extremadamente agudo” (Liouville 1913: 216-217).

La tripulación de un buque-cazador está compuesta por el capitán, que es el maestro arponero, asistido por un segundo oficial, “que comparte con tres marineros la función de tomar el timón o subir al puesto de vigía”; estos tres marineros, señalador, observador y timonel rotan sus funciones. Luego están los mecánicos primero y segundo “que se turnan en el comando del motor con dos fogoneros bajo sus órdenes y un cocinero quién en las horas de descanso se instala en su pequeño horno” (Liouville 1913: 218). La tripulación de un buque ballenero no es muy numerosa y cada individuo tiene una función que cumplir a bordo. El espacio es bastante reducido.

Los testimonios de Broome y Liouville corresponden a descripciones de primera mano y son, en ese sentido, nuestros para-etnógrafos, nuestros etnógrafos equivalentes (Holmes y Marcus 2008; Quiroz 2015)

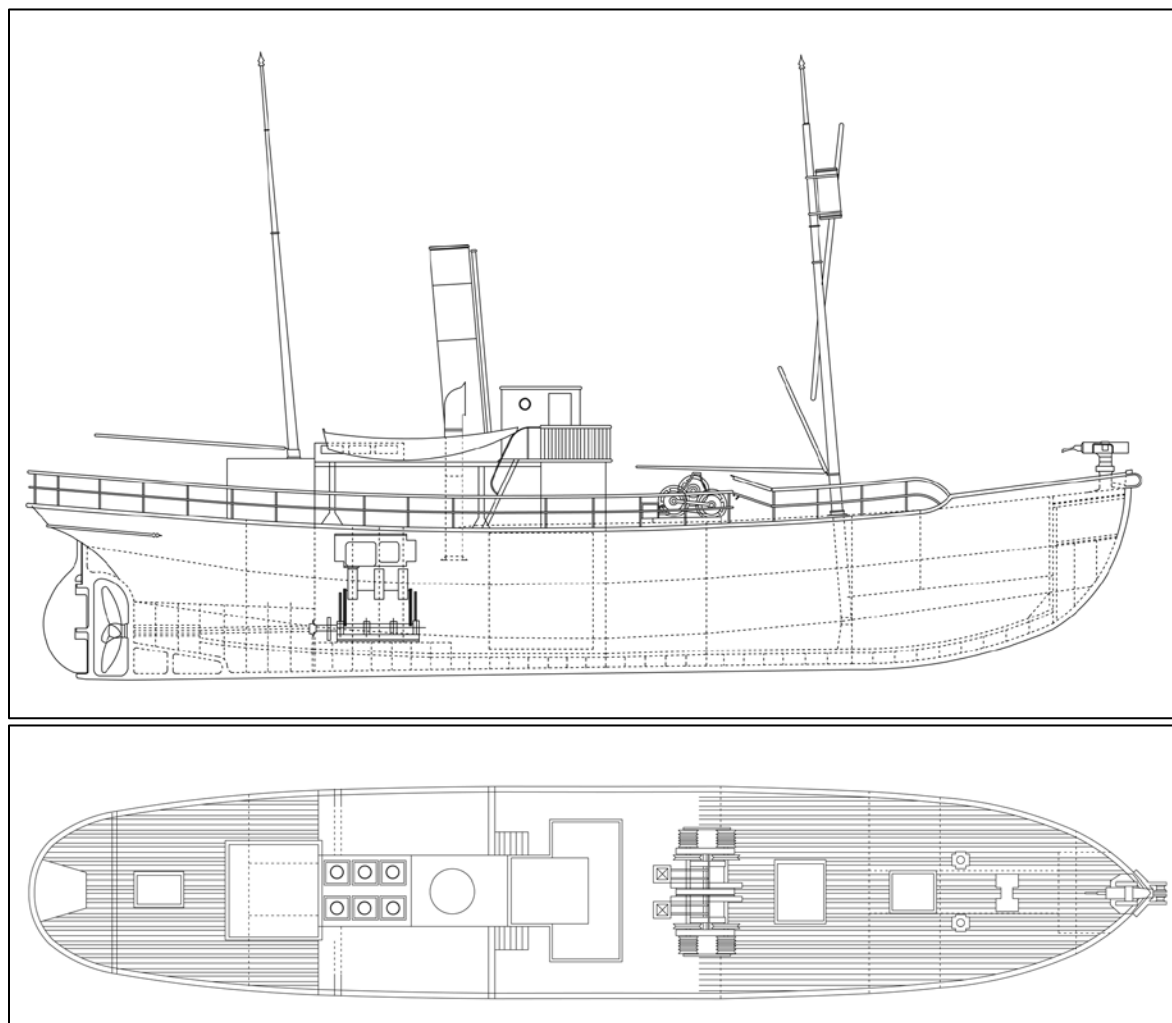
Los planos estudiados (Figura 5) permiten observar la ubicación de los diversos equipos en el buque. Se destaca en la proa, solitario, el cañón arponero, se ve la cofa, en lo alto del palo mayor, desde donde se observa el mar para detectar la futura presa; en el centro, entre el palo mayor y la ciudadela, el poderoso huinche que permite traer la ballena capturada al costado del buque; bajo la cubierta, hacia la proa los recintos destinados al almacenamiento del carbón y hacia la popa el motor de triple expansión que mueve



la única hélice de la nave. El motor se encuentra conectado a la chimenea, que emerge detrás de la ciudadela. Se necesitan los diez o doce tripulantes para operar el buque.

Figura 5. a) Vista lateral del *Almirante Montt*. b) Vista superior del *Almirante Montt* [dibujos Daniela Quiroz, basados en planos depositados en Vestfoldarkivet, Sandefjord, Noruega].

Figure 5. a) Lateral diagram of *Almirante Montt*. b) Upper diagram of *Almirante Montt* [drawings Daniela Quiroz, based on blueprints deposited in Vestfoldarkivet, Sandefjord, Norway].



A MODO DE CONCLUSIONES...

El buque ballenero, “esa máquina novedosa y maravillosa”, debía ser “rápido, poderoso, maniobrable y virtualmente imposible de hundirse”, lo que permitía la captura de todo tipo de cetáceos, incluidos los grandes rorcuales, como la ballena azul y la ballena de aleta (Davis *et al.* 1997: 500). El buque ballenero era “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). Los relatos



contemporáneos sobre el *Almirante Montt* resaltan estos atributos: “es uno de los mejores balleneros que se han construido”³¹, con un “prestigioso diseño y sólida construcción, que le da a la nave un mucho mayor dominio del mar que los balleneros construidos anteriormente”³²; es “una embarcación que reúne excelentes condiciones para ese trabajo”, siendo “de muy ligero andar, con el timón y la hélice protegidos, no teniendo más espacio que para carboneras [...] es una nave perfecta”³³. Su desempeño como cazador parece “milagroso”³⁴.

El *Almirante Montt*, artefacto-ícono de la caza moderna de ballenas en Chile, nombrado así en homenaje a unos de los almirantes de la Armada de Chile, Jorge Montt, quien fue presidente de Chile entre 1891 y 1896, es el primer buque ballenero a motor que opera en las costas del extremo sur del país para una sociedad comercial magallánica. En esta sociedad anónima participan los principales empresarios locales, quienes aportan el capital y hombres de mar (capitanes, oficiales, marineros) y operarios noruegos que contribuyen con el conocimiento especializado de la actividad ballenera, tanto en tierra como en el mar. Fue considerado el mejor de su época. El capital para hacerlo funcionar era chileno, aunque se consiguiera con préstamos de bancos internacionales. El *Bank of London* tenía una sucursal en Punta Arenas. Esta “máquina maravillosa”, construida a comienzos del siglo XX, permanece diez años cazando ballenas en la zona del estrecho de Magallanes y lugares adyacentes.

La tripulación del ballenero no excede las doce personas y la nacionalidad de todos es la noruega. No tenemos antecedentes del embarque de marineros chilenos, aunque no podemos negarla en forma tajante.

Desde fines del mes de septiembre de 1905 hasta fines de abril de 1906 el *Almirante Montt* captura 123 cetáceos, con un promedio de 18 ballenas mensuales, cifra considerada “milagrosa” por la prensa magallánica. Sin embargo, entre el 10 de enero y el 28 de septiembre de 1906 el buque consigue solo 52 cetáceos, con un promedio de 7 ballenas mensuales. Estas cifras indican que la productividad era bastante irregular, sujeta a variaciones estacionales. Las ballenas capturadas en 1906 generan la no despreciable cantidad de 149 toneladas de aceite (unos 1.100 barriles), 10 toneladas de barbas y unas 1000 toneladas de abono.

Desafortunadamente no tenemos datos de captura por buque a partir de la llegada del resto de los cazadores de la Sociedad Ballenera de Magallanes a fines de 1906. El arribo de los otros buques visibiliza la flota completa, en desmedro del buque-símbolo, perdiendo así el *Almirante Montt* su carácter de artefacto-ícono. La empresa opera durante 10 años, ocupando cinco buques cazadores³⁵, capturando poco menos de 4.000 ballenas que produjeron cerca de 100.000 barriles de aceite.

Es momento de retomar la pregunta con la que se inicia este texto: ¿qué hace un trabajo sobre un buque ballenero que operó en el extremo sur de Chile en un dossier sobre el capitalismo y minería en el desierto de Atacama? Es una pregunta sobre las posibles vinculaciones entre estas “máquinas maravillosas”, los buques cazadores, la caza de ballenas, y el capitalismo en el desierto de Atacama. Como un revisor de este artículo lo planteara: ¿hay alguna relación entre lo que produce la industria ballenera y lo que

³¹ Kysten (Kristiania), 18 de mayo de 1905

³² Kysten (Kristiania), 1 de julio de 1905

³³ El Magallanes (Punta Arenas), 5 de septiembre de 1905.

³⁴ El Comercio (Punta Arenas), 1 de mayo de 1906.

³⁵ El otro buque cazador, no construido en Framnæs es el ALMIRANTE SEÑORET, ex NADDODDUR, adquirido en 1909.



produce alguna de las industrias mineras propias de Atacama (plata, azufre, bórax, salitre, cobre u otros minerales)? Nuestra respuesta a lo largo de este texto se ha basado en el hecho que tanto la industria ballenera del extremo sur de Chile como la industria minera del desierto de Atacama son parte de un orden económico extractivo global que funciona de una manera bastante homogénea.

Pero la pregunta debe ser contestada de un modo más concreto. La industria ballenera en la época del *Almirante Montt* (1905-1914) produce aceite y, en menor medida, barbas de ballena y abono. El aceite obtenido, la mercancía principal en esta historia, es enviado a Valparaíso, en Chile, y a Londres, en Europa. Solo un 10% de lo producido es “consumido” en el país, el resto es enviado al extranjero, siendo Inglaterra y Alemania los destinos preferidos. Las barbas, que se exportaban a Europa, y el abono, que se consumía íntegro en el país, son mercancías secundarias de sus operaciones balleneras. Las operaciones del buque ballenero producen “carcasas de cetáceos”, que procesadas en plantas costeras o en buques factoría, generan aceite, proveniente de la grasa, carne y huesos de la ballena. ¿Es posible que el aceite de ballena producido en Magallanes en la primera década del siglo XX fuese usado en las máquinas que sacaban minerales en el desierto de Atacama? Quisiéramos creer que sí, pero no hay ninguna evidencia.

El inicio de la Primera Guerra Mundial implica el término de las operaciones de la Sociedad Ballenera de Magallanes, otra prueba de la vinculación de sus operaciones con el orden económico capitalista global. Pero el buque no desaparece completamente de la escena.

El *Almirante Montt*, el *Almirante Valenzuela* y el *Almirante Uribe* son vendidos en 1916 a la Regia Marina Italiana, que los utilizará como patrulleros, escoltas, remolcadores y/o dragaminas durante la Primera Guerra Mundial. Serán bautizados el 16 de septiembre de 1916 como *Leopardo*, *Tigre* y *Pantera* y el 31 de enero de 1917 pasarán a llamarse *Voragine*, *Vigilante* y *Vórtice* respectivamente (De Domenico y Spazzapan 2014: 64). El *Almirante Goñi* continuará cazando ballenas hasta 1939 y hoy sigue navegando en el norte de Noruega (Quiroz 2011). El *Voragine ex Almirante Montt*, es dado de baja en 1920 por la Marina de Italia, comprado y registrado bajo el nombre de *María Stefanía* por A. Serra & B. Berardi, de Ancona, Italia. Un año después, en 1921, es vendido a V. Quargnali, de Trieste, y en 1925 a G. Faia, de Catania (De Domenico y Spazzapan 2014). En 1927 la nave es adquirida por el empresario griego Christos Vlassis, de Atenas, Grecia, en 700.000 dracmas, y registrada en el puerto de Lavrion con el nombre de *Alecos*, para usarlo como transporte, iniciando así una larga historia del buque en puertos griegos. La nave es requisada por el gobierno griego en diciembre de 1940 y usada como transporte de guerra hasta su hundimiento el 25 de abril de 1941 en el golfo de Corinto por el bombardeo de la Luftwaffe. El buque fue rebotado después de la guerra, reparado y reinscrito por G. Mataragas, de El Pireo, bajo el nombre de *Aghios Nicolaos*. Naufraga en forma definitiva el 20 de febrero de 1961, en la costa de Préveza, Epiro, Grecia (Bilalis 2015).

Hoy el *Almirante Montt* yace en las aguas del mar Jónico y las ballenas francas y jorobadas transitan tranquilas los canales y fiordos magallánicos, sin la amenaza de los buques cazadores. Esta etnografía retrospectiva busca rescatar materialidades que formaron parte del desarrollo de economías regionales integradas en un sistema de producción de mercancías, de alcance global.

Agradecimientos: Agradezco a Nicolás Richards y Alejandro Garcés la invitación a participar en un encuentro interdisciplinario sobre Capitalismo en el Desierto, aunque mis investigaciones transiten por lugares bastante alejados. Compartimos, sin embargo, un marcado interés por las mercancías y materialidades del capitalismo. Mi gratitud a Lone Kirchhoff del Vestfoldarkivet y a Øyvind Thuresson del



Hvalfangsmuseet, ambos en Sandefjord, Noruega, por su afectuosa acogida y guía para explorar sus colecciones. Mi reconocimiento orgulloso a Daniela Quiroz, mi hija, por sus precisos planos del *Almirante Montt* y sus esquemas comparativos usando siluetas de buques y ballenas. Camila Erazo, estudiante de Antropología, me ayudó con la revisión del periódico El Magallanes de Punta Arenas, parte de su Práctica Profesional. Este trabajo fue escrito en el marco del Proyecto Fondecyt Regular 1170318 “Narrativas etnográficas y operaciones balleneras en las costas sudamericanas entre los siglos XVII y XX: patrones, transformaciones y continuidades”.

REFERENCIAS

Diarios

The Dundee Courier (Dundee, Escocia), 1° de octubre de 1913.
Kysten (Kristiania [Oslo] Noruega), 1905-1906.
El Magallanes (Punta Arenas, Chile), 1904-1916
El Comercio (Punta Arenas, Chile), 1905-1916.
Chile Austral (Punta Arenas, Chile), 1910-1916
El Punta Arenas (Punta Arenas, Chile), 1915-1916,
Diario Oficial (Santiago, Chile), 1906-1916.

Documentos Inéditos

Registro de Matrícula N°726 de la nave *ALMIRANTE MONTT*, 1905. *Archivo Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante* [Plaza Sotomayor, Valparaíso].
Registro Notarial de Sociedades N°15, 1906, Notario de Magallanes, volumen 93, fs. 40-50. *Archivo Histórico Nacional* (Santiago de Chile).

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, A. (1986). A review of old Basque whaling and its effect on the right whales (*Eubalaena glacialis*) of the North Atlantic. *Report of International Whaling Commission*, Special Issue, 10: 191-199.
- Baldwin, R. y P. Martin (1999). *Two waves of globalization: Superficial similarities, fundamental differences*. NBER Working Paper No. 6904. Cambridge: National Bureau of Economic Research.
- Bilalis, A. (2015). ‘Wielorybnicy’ na Morzu Egejskim [Balleneros en el Mar Egeo]. *Okrety Wojenne* 130(2): 56-61. <http://okretywojenne.pl/ow/katalog/?aid=7&ctid=144>
- Braun, M. (1985). *Memorias de una vida colmada*. Buenos Aires: Gaglianone.
- Broome, H.A. (1913). *The Log of a Rolling Stone*. Edinburgh: The Riverside Press Limited.
- Brown, J. (2012). Eco-warriors: an invisible line? *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 26(2): 152-162. <http://www.austlii.edu.au/au/journals/ANZMarLawJl/2012/9.pdf>
- Davis, L.E., R.E. Gallman y K. Gleiter (1997). *In pursuit of Leviathan: technology, institutions, productivity and profits in american whaling, 1816-1906*. Chicago: The University of Chicago Press.
- De Domenico, F. y G. Spazzapan (2014). La Regia Marina e le sue 22 balenieri norvegesi. *Bolletino de la AIDMEN* 18: 51-92. http://www.aidmen.it/articles.html/_articles/la-regia-marina-e-le-sue-22-baleniere-norvegesi-r58
- Det Norske Veritas (1905). *Register over Norske Skibe for Aaret 1906*. Christiania: Trykt I Carl C. Werner & Co., 1905.
- Dolin, E. (2007). *Leviathan. The history of whaling in America*. Nueva York: W.W. Norton & Co.
- Epstein, Ch. (2008). *The power of words in international relations*. Cambridge: MIT Press.
- Harvey, D. (2014). *Seventeen contradictions and the end of capitalism*. Londres: Profile Books.



- Hart, I. (2001). *Pesca. The history of the Compañía Argentina de Pesca, Sociedad Anónima, of Buenos Aires*. Salcombe: Aidan Ellis Publishing.
- Higham, J.E.S. y K. Neves (2015). Whales, tourism and manifold capitalist fixes: New relationships with the driving force of capitalism. En K. Markwell (editor) *Tourism and animals: Understanding diverse relationships*, pp. 109-126. Bristol: Channel View Publications.
- Hohman, E.P. (1935). American and Norwegian whaling: a comparative study of labor and industrial organization. *The Journal of Political Economy* 43 (5): 628-652. <https://doi.org/10.1086/254835>.
- Holmes, D.R. y Marcus, G.E. (2005). Cultures of expertise and the management of globalisation: towards a re-functioning of ethnography. En: A. Ong y S. Collier (editores) *Global assemblages: technology, politics and ethics as anthropological problem*, pp. 235-252. Oxford: Blackwell.
- Holmes, D.R. y Marcus, G.E (2008). Para-ethnography. En: Given, L.E. (editor) *The SAGE Encyclopedia of Qualitative Research Methods*, pp. 595-597. Los Angeles: Sage.
- Jackson, G. (1978). *The British Whaling Trade*. London: A & C Black Publishers Ltd.
- Jacobsen, A. R. (2008). *Svend Foyn. Fangstmann og nasjonsbygger*. Oslo: Aschehoug.
- Lennartsson, R. (2011). Notes on 'not being there'. *Ethnographic Excursions in Eighteenth-Century Stockholm*. *Ethnologia Europea* 41(1): 105-116. https://www.mtp.dk/cgibin/PDFmedopenaccess/Notes_on_not_being_0_0_9788763539494.pdf
- Lennartsson, R. (2012). Archival Ethnography: reflections on a Lost Note. *Historisches Forum* 14, 77-92. <https://www.hsozkult.de/debate/id/diskussionen-1813>
- Liouville, J. (1913). *Cétacés de l'Antarctique (Baleinoptères, ziphiidés, delphinidés)*. Paris: Masson et Cie.
- Longo, S.B., R. Clausen y B. Clark (2015). *The tragedy of the commodity*. New Brunswick: Rutgers University Press.
- Martinic, M. (1973). Actividad lobera y ballenera en Magallanes y Antártica, 1868-1916. *Revista de Estudios del Pacífico* 7: 7-26.
- Meskell, L. (2004). *Private life in New Kingdom Egypt*. Princeton: Princeton University Press.
- Mokyr, J. (2000). The Second Industrial Revolution, 1870-1914. En V. Castronovo (editor) *Storia dell'economia Mondiale*, pp. 219-245. Rome: Laterza.
- Nakaya, S. (1939). On diesel engines for whale catcher boats. *Transactions of the Japan Society of Mechanical Engineers* 5(19): 218-226. https://doi.org/10.1299/kikai1938.5.19_218
- Navarro, L. (1907). *Censo jeneral de población, edificación, industria, ganadería i minería del territorio de Magallanes, República de Chile*. Punta Arenas: Imprenta de El Magallanes.
- Nicholls, N. (2010). La Sociedad Ballenera de Magallanes: de cazadores de ballenas a héroes que marcaron la soberanía nacional. *Historia (Santiago)* 43: 41-78. <https://doi.org/10.4067/S0717-71942010000100002>
- O'Dell, T. y Willim, R. (2011). Irregular ethnographies. *Ethnologia Europea* 41(1): 5-14. http://media.ethnographynorth.net/2011/06/Odell_Willim_Intro_ET2011.pdf
- Quiroz, D. (2011). La flota de la Sociedad Ballenera de Magallanes: historias y operaciones en los mares australes (1905-1916). *Magallania* 39(1): 33-58. <https://doi.org/10.4067/S0718-22442011000100002>
- Quiroz, D. (2015). Balleneros en la niebla: una mirada para-etnográfica de la caza de ballenas en Chile. *Chungará* 47(2): 319-330. <https://doi.org/10.4067/S0717-73562015005000025>
- Riegel, R. (1921). *Merchant vessels*. New York & London: D. Appleton & Co.
- Robbins, J. S. (1996). How capitalism saved the whales. En: Folsom, C. W. (editor) *The industrial revolution and the free trade*, pp. 75-79. Irvington (Nueva York): The Foundation for Economic Education Inc.

Quiroz, D. 2018. Una máquina maravillosa. Capitalismo, materialidades y la caza de ballenas en el extremo sur de Chile. *Revista Chilena de Antropología* 37: 143-163
doi: 10.5354/0719-1472.2018.49488



- Schumacher, T. (2014). Av hvalfangstens historie i Finnmark. *Budstikka* 19(1): 8-13.
<http://posthistorisk.no/BUDSTIKKA/Budstikka%20%202014%20nr%201.pdf>
- Smith, T. D., R. R. Reeves, E. A. Josephson y J. N. Lund (2012). Spatial and seasonal distribution of American whaling and whales in the age of sail. *PLoS One* 7(4): e34905.
<https://doi.org/10.1371/journal.pone.0034905>
- Thomas, K. (2009). *The ends of life*. Oxford: Oxford University Press.
- Thomas, N. (1991). *Entangled objects: Exchange, material culture, and colonialism in the Pacific*. Cambridge: Harvard University Press.
- Tilly, Ch. (1978). Anthropology, history and the annales. *Review* 1(3/4): 207-213.
<http://www.jstor.org/stable/40240781>
- Tønnesen, J.N. y A.O. Johnsen (1982). *The history of modern whaling*. Berkeley & Los Angeles: University of California Press.
- Walker, F. M. (2010). *Ships and shipbuilders: Pioneers of design and construction*. Annapolis: Naval Institute Press.
- York, R. (2017). Why petroleum did not save the whales. *Socius: Sociological Research for a Dynamic World* 3: 1–13. <https://doi.org/10.1177/2378023117739217>

Recibido el 7 Ene 2018

Aceptado el 30 Mar 2018