

Juan Hernández Aguayo

DONDE VIVEN LAS BALLENAS

ACTIVIDADES BALLENERAS EN ISLA SANTA MARIA
Y CHOME DEL PIONERO JUAN MACAYA ARAVENA



9.289 833 9
57

EDITORIA ANIBAL PINTO S.A.

DONDE VIVEN LAS BALLENAS

© Juan Hernández Aguayo

Registro Propiedad Intelectual N° 105.250

I.S.B.N. 956-288-007-9

Primera edición, noviembre de 1998.

Edición y diseño de Oscar Lermenda

Impreso en los talleres de

EDITORA ANÍBAL PINTO, S.A.

Maipú 769, fax 227234

Concepción, Chile.



JUAN HERNANDEZ AGUAYO

Donde viven las **BALLENAS**

ACTIVIDADES BALLENERAS EN ISLA SANTA MARIA Y CHOME
DEL PIONERO JUAN MACAYA ARAVENA



Agradecimientos

Agradezco en forma muy especial la cooperación prestada por las señoras Sara Retamal Velozo y Rosa Fellmer Dinamarca, por haber proporcionado ilustraciones gráficas para la obra.

En forma particular mi gratitud para la profesora Elsa Carvallo Osorio, por el entusiasmo para convertir en testimonio representativo algunas fotografías que van en este volumen.

Agradezco, sinceramente, a todas las personas que se permitieron colaborar, para hacer posible la publicación de la presente obra.

Mi gratitud a

Julián Macaya Fellmer, Técnico Motorista; Cristóbal Andrés Hernández Samur, estudiante; Manuel Francisco Conejeros Hernández, estudiante; Camila Beatriz Hernández Samur, estudiante; Milena Javiera Conejeros Hernández, estudiante.

Y, en forma muy particular, mis agradecimientos para el empresario Leovigildo Macaya Retamal, por su desinteresado apoyo.

639.289 833 9

H557
(BJTII)

CORPORACIÓN SERNCO
BIBLIOTECA MUNICIPAL
J.T. MEDINA CONCEPCION

*Dedico esta obra a mi esposa,
Graciela Retamal Pérez,
y a mis hijos
Gloria Ingrid y Lincoyán Domingo
Hernández Retamal.*



PROLOGO

CONOCÍ A Juan Hernández Aguayo, allá por el año 1960, cuando llegué a trabajar a Talcahuano. Siempre lo vi como un profesor preocupado de las personas y cosas de su entorno.

Hombre honesto, trabajador, amante del mar, conocedor de barcos.

Un día me dijo: "Coleguita, ¿usted me haría el prólogo para este libro?" Le contesté, "pero eso debe hacerlo un escritor, un periodista, en fin, alguien entendido en letras". "Usted es maestra", me replicó.

Bien, me di a la tarea de leer *Actividades Balleneras en Isla Santa María y Chome, de Familia Macaya Aravena y descendencia*. Casi sin darme cuenta me fui introduciendo en el conocimiento de la vida y obra de una gran familia. De una sucesión de hombres de mar que con esfuerzo, tenacidad y sacrificio lograron levantar una empresa que trajo desarrollo y bienestar a los lugareños de Isla Santa María, lugar donde se instaló a vivir el hijo de José Luis Macaya, llegado de la Madre Patria, España.

Mi interés y curiosidad fue en aumento así como avanzaba la lectura. La vida de los hermanos Macaya fue una verdadera hazaña, un ejemplo para las nuevas generaciones.

El libro, sencillo en su narración, me parece un canto a la lucha entre el hombre y el mar.

He navegado, en la imaginación, junto a estos balleneros que nos describe Hernández en su libro. He sufrido y gozado sus aventuras. Más aún, he degustado peces y mariscos, costumbre que para nosotros va quedando en el pasado, debido a la impactante contaminación del mar, producto de la ambición e indiferencia del hombre.

Estos varones, que un día fueron nuestros vecinos, llevaron el nombre de Chile a otras latitudes, gracias a sus actividades relacionadas con los cetáceos que tanto abundaban en la costa del Océano Pacífico chileno, que despertaron el interés de muchos navegantes de diferentes

países que vinieron a cosechar por años y años materia prima a este generoso océano.

Al finalizar el libro, un sentimiento de admiración y respeto hacia esa singular familia me queda en el espíritu. Afecto que hago extensivo al autor; ecológico, ambientalista incansable, hombre enamorado del Puerto y sus tradiciones.

La imagen de los mamíferos, colosos del mar, bufando embravecidos contra quienes se atrevieron a molestar su tranquilidad en los océanos, me acompañará por siempre.

LUCÍA TORRES CIFUENTES
Profesora

Talcahuano, mayo de 1998

Tata,

“¿Dónde viven las ballenas?”,

me preguntaban los nietos, mientras permanecíamos contemplando el mar desde la ribera. Sentados sobre una piedra plana que sobresalía del agua.

Quedé pensando algunos minutos y recordé que el hombre se fue a parar al borde de la ribera del océano en un momento de su vida. Y descubrió que el mar se encontraba lleno de cetáceos. Eran las criaturas más hermosas, jamás imaginadas. Continuó observando en la orilla y se dio cuenta que esos animales marinos, también respiraban como seres humanos. Estaban dotados de pulmones, adaptados para vivir en los diferentes mares del mundo.

Las vio sumergirse y después salir a la superficie, lanzando una mezcla de aire y agua pulverizada al espacio, conocida por las dotaciones de los balleneros como el Espauto.

Se interesó tanto de lo que estaba descubriendo que permaneció todo un día y una noche de luna llena, viéndolas pasar de norte a sur y de sur a norte, dependiendo de la temporada de alimentación.

El hombre se encontraba ubicado en un peñón que colgaba de la punta de una montaña que penetraba en el mar. Lo hacía maravillado de lo que estaba viendo, cómo se deslizaban en su medio, corriendo paralelas a la costa, como las anacondas en el río Amazonas.

De tanto contemplar se dio cuenta que también mamaban como los mamíferos terrestres, pero su vida la desarrollaban en el agua. Ahí vivían las ballenas, por millones de años antes de la aparición de fragatas balleneras.

De tanto avizorar, llegó a la conclusión que podía transformarlas en harina, para venderlas al mejor postor, en los mercados internacionales. Desde entonces comenzó a perseguirlas sin control hasta agotar la especie en el tiempo. Ahora está preocupado, haciendo vedas para protegerlas. Ojalá se reproduzcan pronto y se haga un inventario para saber cuantas quedan.

El océano es del mundo, abundante en proteínas, con su fauna y su flora.

Espero ahora que mis nietos, como todos los demás niños, sepan “DON-DE VIVEN LAS BALLENAS”.

CORPORACION CULTURAL BALLENERA "JUAN MACAYA ARAVENA"

Se formó el 1º de octubre de 1993 en Talcahuano, para perpetuar el nombre del patriarca del desarrollo pesquero y ballenero de la zona centro sur de Chile.

Juan Macaya Aravena inició sus actividades a mediados del siglo XIX en la Isla Santa María, donde tuvo que luchar con todo tipo de dificultades para vencer los escollos creados por el aislamiento y la falta de comunicación con el continente. Su ejemplo despertó el interés de otros empresarios que invirtieron en funciones relacionadas con las actividades ofrecidas por el Océano Pacífico en forma tan generosa.

La finalidad de la Corporación es la instalación en Chome de un Museo ballenero destinado a entregar a los jóvenes estudiantes Cultura Ballenera a través del DAEM de Talcahuano y la Región. Además, convertir al sector de Chome en un polo de atracción turístico-cultural, para chilenos y extranjeros que deseen conocer las bellezas naturales en esa península de Hualpén, tan poco visitada actualmente, ignorándose ese verdadero tesoro existente en la comuna de Talcahuano.

Los dirigentes, los choreros del puerto y sus autoridades materializarán esta obra en beneficio de la comunidad y del país. La Corporación Cultural Ballenera "Juan Macaya Aravena" logró su Personalidad Jurídica mediante Decreto N° 798 del 2 de septiembre de 1997, firmado por la Ministra de Justicia, María Soledad Alvear Valenzuela, por orden del Presidente de la República.

Por mandato de sus estatutos se eligió la primera directiva en forma oficial el 29 de noviembre de 1997, para el bienio de 1997 a 1999, y quedó formada de la siguiente manera:

PRESIDENTE:	Juan Antonio Hernández Aguayo
VICEPRESIDENTE:	Hugo Carvallo Osorio
SECRETARIO GENERAL:	Luis Salvo González
SECRETARIO DE ACTA:	Sara Retamal Vellozo
TESORERO:	Carlos Aguilera Mitchell
PROTESORERO:	Humberto Delgado Jara
DIRECTORES:	Anselmo S. Macaya Silva María Soledad Canales López Jorge Macaya Silva Agustín Fierro Cartes
SUPLENTES:	Isaac A. Macaya López Gladys González Vera

L1557d

C.3

(B.I.M.)

INICIO DE ESTA HISTORIA

Cierto día, a fines de 1849, para ser más exacto, el 20 de diciembre, tres hermanos partían desde el puerto de Santander, España, hacia América del Sur, en busca de la riqueza que estaban convencidos encontrarían en esta parte del mundo.

Confiaban en que en América del Sur existían enormes tesoros naturales susceptibles de convertir en dinero y éxito; con trabajo, técnica y esfuerzo. Eran los vascos, José Luis Macaya y sus dos hermanos mayores, venían a bordo de una fragata a vela que no desarrollaba más allá de siete nudos por hora con viento favorable en su velamen. Su destino era el puerto de Buenos Aires, por ser el más conocido en Europa, especialmente en España en aquellos tiempos.

El comandante de la nave era un hombre de gran experiencia marinera; sabía bregar contra las inclemencias del tiempo y arribaba sin inconveniente a su destino. Había navegado por todos los mares del mundo, soportando con éxito temporales de gran intensidad en una navegación, que hoy podríamos calificar de rudimentaria, ya que se carecía de instrumentos para detectar los peligros en el océano y sólo se confiaba en la experiencia adquirida por los oficiales y capitanes de los barcos, siendo particularmente peligroso navegar de noche, con temporales de viento y lluvia.

A los 20 días de la partida, un fuerte temporal sorprendió a la embarcación en pleno Océano Atlántico. Hasta las aves y lobos marinos se habían desplazado buscando aguas más tranquilas. El viento y la marejada golpeaban furiosamente la nave; las drizas del velamen chirriaban en las poleas del mástil, al recibir las rachas del huracanado viento. La proa subía y bajaba violentamente con el movimiento del agua y en cada cabezada el navío iba perdiendo el rumbo y el peligro de un desastre se acrecentaba.

Sin embargo, para los Macaya los temporales no tenían mayor importancia. Estaban acostumbrados desde niños a luchar contra el mar y vencerlo, ya que se trasladaban de un punto a otro en embarcaciones menores que saltaban como potros salvajes en las crestas de las olas.

Seis meses después, la embarcación hacía su entrada, sin mayores novedades, en el puerto de Buenos Aires.

Los Macaya descendieron y permanecieron durante unas semanas conociendo la hermosa ciudad, "La Reina del Plata".

Luego de un tiempo, José Luis, decidió separarse de sus hermanos y continuar hacia Mendoza para atravesar la cordillera de Los Andes e internarse en territorio chileno.

Una vez en Chile, se dirigió al Valle de Lota, encandilado por las conversaciones escuchadas, sobre la explotación del carbón de piedra que hacía su aparición en la zona, para integrarse al desarrollo industrial.

Matías Cousiño, hombre visionario, compra las minas carboníferas a Foster y Alemparte en 1852 y le da un gran impulso. Construyó poblaciones en Lota Alto, para alojar a su personal; viviendas hechas con excelentes materiales que aún se conservan en aceptable estado, pese a los años transcurridos.

Macaya se dio cuenta que la explotación del "Oro Negro" tenía un gran futuro y se quedó en la zona por el resto de su vida. Poco después, en 1857, contrajo matrimonio con Fresia Aravena. Dos años más tarde nació su primer vástago, JUAN MACAYA ARAVENA. El chico creció familiarizado con el agua salina y frecuentaba la playa con los niños de su generación para jugar fútbol con balones de cochayuyo, que fabricaban los muchachos mayores para que se entretuvieran los chicos.

Mientras Juan crecía, comenzó a salir con sus amigos de correrías, un poco más al sur de la "Piedra del León", divirtiéndose en investigar la vida de las gaviotas y lobos marinos que merodeaban en las ensenadas en busca de alimento. En eso pasaba horas sentado en un peñasco, al borde del agua, esperando que las gaviotas se abalanzaban sobre una presa para ver como se las arreglaban para comérsela. Cuando atrapaban almejas, se elevaban y la soltaban sobre las rocas. La almeja se rompía al chocar contra las piedras y las voraces aves bajaban dando gritos, observando los alrededores para que sus hermanas no las molestaran y procedían a alimentarse. Luego, de nuevo emprendían el vuelo en busca de más comida.

Otras veces el muchacho salía con sus amigos en busca de murtilla y avellanas al cerro, un poco más arriba de la línea férrea, conocido como el "Monte de Villagrán", un kilómetro y medio al sur de Lota, asiento del "Fuerte Viejo". Allí jugaba con los otros adolescentes a los soldados, tratando de maniobrar las piezas de antiguos cañones dejados por don Ambrosio O'Higgins. Cuando se cansaba, observaba con gran entusiasmo el movimiento de los barcos carboneros que llegaban a cargar su vientre con el "Oro Negro del Pique Alberto", para llevar a las industrias nortinas, flotas mercantes y a la Escuadra Nacional.

Cuando descendía al roquerío de la playa buscaba una piedra plana donde no llegara el agua de la marejada y se sentaba a contemplar ese hermoso jardín de aves que revoloteaban en busca de peces o jaibas en los rincones de las ensenadas del litoral. Algunas se paraban en los arrecifes, luciendo su imponente pecho blanco como la nieve, graznando a todo pulmón, mientras los cuervos negros, erguidos sobre las rocas, lanzaban su característico cuá, cuá, cuá, que se escuchaba hasta dentro del túnel del ferrocarril de la Compañía Carbonífera de Lota.

Cuando iba hacia la playa de Colcura, lo hacía por la orilla del mar para disfrutar el espectáculo que ofrecía la pajarada durante el día, al andar comiendo en los bolos de peces que se formaban frecuentemente en ese tiempo.

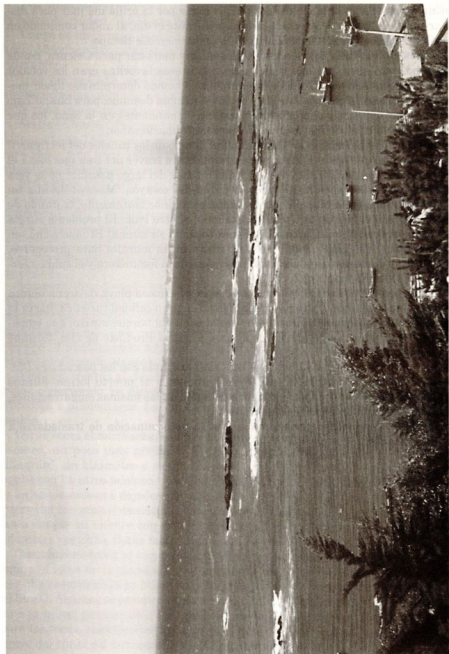
Ya más crecido salía con sus amigos a pescar y mariscar para Colcura, donde capturaba con lienza, anzuelo y plomada. Sus presas favoritas eran los robalos que permanecían en los pozones alimentándose. Cuando determinaba llevar marisco para la casa, se quitaba la ropa y se metía al agua desnudo, para buscar bajo las rocas, locos, erizos y choros zapato, entonces abundantes en la zona, los que incluso, ingería crudos, disfrutando de su extraordinario sabor.

Para llegar a la playa, el joven pasaba por dentro de los túneles del ferrocarril de la Compañía que unía el pueblo de Curanilahue a través del tren que hacía el recorrido dos veces al día, ida y vuelta. En el interior del largo pasadizo no se veía donde se ponían los pies, ni tampoco la pared del socavón. Macaya llevaba un palo, se afirmaba en la muralla y comenzaba a caminar lentamente, tratando de no tropezar con el riel de la trocha, hasta salir al otro lado. El problema surgía cuando, inesperadamente, aparecía el tren tocando su sirena. El muchacho, en esas ocasiones, buscaba rápidamente un hueco en la muralla para protegerse, soportando, a duras penas, el espeso humo negro de la locomotora y el ruido infernal que producía la máquina.

Colcura, en aquel tiempo, tenía una extensa y hermosa playa de arena blanca y suave como seda, constituyendo un balneario de gran calidad turística, hasta la aparición de las transnacionales con la explotación del bosque nativo, que empezaron a vaciar cortezas de madera y aserrín al agua. Producto de ello, terminó como centro de veraneo.

Al transcurrir los años, Macaya se fue familiarizando con los pescadores isleños, cuando éstos llegaban a vender sus productos al puerto lotino. Juntos degustaban erizos, locos y choros zapato con limón, en las mismas embarcaciones, hábito que no terminó en el resto de su vida.

Fueron los pescadores que influyeron en su determinación de trasladarse a trabajar a la isla.



Al fondo se ve la Isla Santa María. La fotografía fue tomada desde Punta Lavapié, en febrero de 1998.



JUAN MACAYA ARAVENA, nació en Lota en 1859. Estudió y creció en ese mismo lugar. Contrajo matrimonio con María Trinidad Medina. De su unión vinieron al mundo 12 hijos: 2 mujeres, Marta Trinidad y Digna, más 10 varones. Los pescadores isleños influyeron en su traslado a la Isla Santa María. Allí administró el peñón por 2 años. Cuando la Armada construyó el Faro, se convirtió en contratista de abastecimiento. Después se orientó hacia la pesca, abrazando con gran esfuerzo el oficio de "ballenero", hasta organizar en 1932 la empresa "JUAN MACAYA E HIJOS". Falleció en el puerto de Talcahuano, en 1944, a la edad de 88 años.



MARIA TRINIDAD MEDINA fue "Maestra" de su familia, les brindó cariño, conciencia de la vida, guiándolos por los buenos sentimientos, el respeto por los demás y los condujo por la senda del trabajo y la economía. Los controló hasta su mayoría de edad, logrando formarles buenos hábitos y una excelente personalidad, de tal manera que no fumaban ni bebían. Los hijos mantenían la casa durante todo el año surtida de pescado y marisco. Ella se levantaba a las 6 de la mañana en invierno y verano y era la última en llegar al dormitorio. Para atender a sus hijos y parientes hizo construir una mesa comedor con capacidad para 30 personas. El carpintero la fabricó dentro de la pieza, de otra forma no hubiese entrado por la puerta. En ella podían sentarse todos a servirse el exquisito congrio frito o cazuela de róbalo y por último el sabroso estofado de pescado. La casa parecía pensión isleña. María Trinidad falleció en Talcahuano, a la edad de 90 años, en 1956.

JUAN MACAYA ARAVENA EN ISLA SANTA MARIA

Llegó al islote en 1883 a realizar variadas actividades, entre las que figuran las de administrador del peñón, pescador, buzo de escafandra y ballenero.

Su vida fue un ejemplo de trabajo, dedicado a las duras labores del mar, exponiendo a cada momento su existencia en las diferentes faenas, pero nunca dejó de salir, aunque hubiesen tenido mal tiempo. Sólo dejaba de hacerlo cuando se trataba de un temporal de esos que golpeaban en forma frecuente en la zona, sobrepasando los cien kilómetros por hora, con rachas capaces de lanzar las embarcaciones sobre las rocas, al menor descuido.

Juan Macaya Aravena fue amigo del senador de la República, Juan Pradena Muñoz, quien también trabajó como buzo mariscador en las arriesgadas faenas marinas.

Una tarde, J. Macaya, cogió sus catalejos y fue a observar ballenas a la parte más alta del cerro, en dirección al norte. En eso estaba, cuando sorpresivamente avistó una manada como a cuatro millas de la costa. Se fue inmediatamente para la casa a preparar las herramientas, pensando salir de madrugada. El día 26 de octubre de 1906 lo hicieron al primer canto del gallo, en dos chalupas bien equipadas para combatir con los gigantes marinos. Navegaron en dirección al northwest durante cuatro horas y se encontraron con una ballena Ambaque que andaba comiendo. El abuelo la divisó a la distancia, tenía unos ojos de lince para conocerlas por el Espauto.

Ordenó preparar las herramientas, pensando "aquí tenemos nuestra oportunidad". Pidió a Anselmo que ayudara a Juan Segundo a colocar la línea en el yugo, que amarraran el arpón al cabo y desenvainaran las lanzas.

Aún no terminaban de acondicionar los materiales, cuando ya se encontraban a menos de veinte metros de donde venía saliendo de la profundidad el cetáceo. Avanzaron silenciosamente hasta colocarse a seis metros del animal y le ordenó a Juan Segundo que la trancara. El hijo colocó un pie en la borda, se inclinó hacia atrás y con todas sus fuerzas lanzó el arpón, clavándoselo en la parte derecha del aampo. La ballena, al sentir el impacto se enfureció terriblemente. Se sumergió rápidamente y salió debajo de la chalupa y la tiró al aire partida en tres pedazos.

Por suerte no mató a nadie ni tampoco dejó heridos. Pero quedaron los seis tripulantes en el agua, a pocos metros de la fiera.

Los jóvenes Macaya, cuando vieron a sus compañeros en el agua, remararon inmediatamente para recuperarlos, sin pensar que la ballena los podía atacar. Y fue lo que sucedió, apenas vio la embarcación cerca, se volvió a sumergir y con la cola la dio vuelta, dejándola con una enorme rotura en el casco.

El espectáculo era desolador, a varias millas de la costa. Y sin posibilidades de salvación. En medio de su desesperación, comenzaron a juntar pedazos de la chalupa y le atravesaron los remos y los amarraron con las cuerdas que aún quedaban.

Así se fueron arreglando, para no ahogarse. Pero comenzaron a pasar las horas sin esperanza de salvación. De los doce naufragos, siete eran Macaya.

Permanecieron en los restos de las embarcaciones por más de siete horas, soportando el frío del agua y el viento, resignados a morir ahogados.

Mientras permanecían aferrados como lapas a las rocas, cuando el sol comenzaba a declinar sobre el horizonte, el abuelo, súbitamente dio un gran suspiro y manifestó: "chalupa a la vista cabros", viene desde afuera, en dirección del Norweste; todos se pusieron a observar, no se alcanzaban a divisar bien, por la distancia.

Los tripulantes no se habían dado cuenta del naufragio y avanzaban lentamente de regreso a la isla. Habían salido de madrugada en la misma dirección y se internaron mar afuera sin encontrar cetáceos, por lo que regresaban sin ningún apuro.

Cuando el timonel se percató del bulto que flotaba a la distancia, con ojos de ballenero, le pidió a los tripulantes que remararan con fuerza para dar velocidad a la chalupa. En menos de una hora estuvieron al lado de los muchachos. Comenzaron a subirlos de uno en uno, hasta embarcarlos a todos. Quedaron amontonados en la embarcación y cuando arribaron a la isla sacaron a tres sin conocimiento, quienes, a los quince días de permanecer en tierra, fallecieron a consecuencia de haber permanecido mucho tiempo en el agua.

Juan Macaya Aravena, cuando ya disponía de una brillante situación económica, en 1936, fue entrevistado por un periodista, a quien le manifestó: "Yo me siento viejo, poco más me quedará por hacer. Actualmente son mis hijos los que dirigen el trabajo; todos, en perfecta unión, hemos formado una pequeña sociedad, a la cual cada uno ha aportado el producto de su trabajo".

"Tengo fe ciega en que la industria pesquera alcanzará el más grande desarrollo. Tiene por delante un gran porvenir".

El abuelo, Juan Macaya, no se equivocó.

EL GOLFO DE ARAUCO

El golfo fue uno de los grandes semilleros de diferentes especies que llegaban a desovar durante el año. Y fue el fiordo más rico conocido en el litoral chileno, pero

fatalmente se explotó en forma irracional para producir harina de pescado para alimentar animales. Nadie se detuvo a pensar que eran proteínas de primer nivel para el consumo directo del ser humano. Observado desde ese punto de vista, se pudo haber orientado desde el comienzo un porcentaje con esa finalidad.

Posteriormente se autorizó la instalación de una planta papelera en su proximidad y comenzó a vaciar sus residuos industriales líquidos directamente al golfo, con muchas sustancias químicas, metales pesados y residuos de pulpa de madera, con lo que se liquidó la importante zona de desove.

Es una lástima que esto suceda, existiendo tecnologías para evitar tan enorme daño al patrimonio nacional.

LOS ISLEÑOS

Vivían aislados del continente, sin ningún medio de comunicación seguro. Lo hacían mediante chatas y chalupas, a vela y remo. En eso eran expertos, se habían formado desde pequeños en el manejo de los implementos de las embarcaciones. Maniobraban con habilidad extraordinaria, sin temor al viento y marejada. Aún así, en forma frecuente se perdían embarcaciones con sus tripulantes en el viaje de la isla al puerto de Lota, o viceversa. Después no se encontraban restos de nada, aunque se buscaran por la playa de Laraquete al río Carampangue, durante días.

Las familias de pescadores vivían en forma humilde, en chozas, todos hacinados, sin ninguna comodidad e higiene. En ese tiempo nadie se preocupaba de los trabajadores artesanales. Eran los desheredados de las autoridades.

LOS CHOROS "ZAPATO" DEL GOLFO

Se descubrieron los primeros bancos de choros "zapato" en las proximidades del Puerto Sur, dentro del Golfo de Arauco. Eso concentró a los buzos mariscadores de: Arauco, Tubul, Lota, Coronel, Punta Lavapié, Tumbes y Talcahuano. Los explotaron sin piedad durante tres años, sin técnica de preservación, hasta terminar con el banco.

Después se encontraron en diferentes lugares del golfo nuevos bancos, despertando el interés de empresarios privados.

Los productos tenían gran aceptación en los mejores restaurantes de la capital y otras ciudades del país.

Entre los interesados particulares llegaron los "Fartos y Castellón", con Decretos en mano, de las concesiones de las playas y bancos de choros de todo el sector. En 1912 establecieron un monopolio con el marisco, donde no dejaron sacar ni a los isleños para su propio consumo, ni tampoco los dejaban desembarcar.

Los permisos de concesión fueron conseguidos con una rapidez y expedición nunca vista en el gremio.

Una vez instalados, no permitieron que ninguna embarcación artesanal navegara sobre sus parcelas. Para evitarlo, contrataron pescadores del mismo gremio como guardias armados, quienes se convirtieron, al poco tiempo, en los peores enemigos de sus camaradas.

Al pasar el tiempo, los buzos mariscadores se vieron enfrentados a una terrible cesantía en la zona.

Fue tan grande la ambición de estos nuevos empresarios que hicieron aparecer choros zapato hasta en el Puerto Norte, sacando las concesiones correspondientes. Paralelamente, arrendaron al administrador de la isla, la parte norte, para evitar la instalación de los buzos mariscadores. El compromiso se hizo por dos quintales de congrio y corvinas secas.

Por suerte los artesanales habían construido sus rucas a media falda del cerro, y no fueron desalojados. Fue tanta la presión de estos inversionistas que los artesanales estuvieron a punto de emigrar a la isla de Juan Fernández. Entre éstos se encontraban: Juan Macaya Aravena, Juan Silva, Alejandro Silva y otra docena más.

Después reaccionaron y se organizaron, formando una comisión para que viajara a Valparaíso a plantearle el problema a la máxima autoridad marítima. La delegación quedó integrada por: Juan Macaya Aravena, Anselmo Macaya Medina, Juan Silva y Manuel Silva.

En Valparaíso obtuvieron audiencia el 12 de marzo de 1912. En ella, el ayudante leyó el Código Civil en sus artículos 612 y 613 que señalaba que las playas son de los chilenos y extranjeros domiciliados en el país. La reunión terminó con la promesa de que todo se iba a solucionar y un "váyanse tranquilos, enviaré al Gobernador Marítimo de Coronel para que arregle este problema". La comisión prometida llegó después de ocho días, encabezada por el Capitán de Puerto de Coronel, quien se declaró incompetente. Poco después se reunió con los pescadores y buzos el Gobernador Marítimo de Talcahuano. Este escuchó a los artesanales y cuando terminaron las intervenciones, cogió su gorra y se fue a embarcar sin dar respuesta alguna. Posteriormente, llegó a la isla la autoridad del Departamento de Pesca y Caza de Talcahuano, solicitando reunirse con todo el gremio para informar que podían navegar a través de las concesiones, pero sin derecho a trabajar en ellas, pudiendo usar las playas desde ese momento.

A todo esto, mientras la Comisión permanecía en Valparaíso, los empresarios apresaron treinta chalupas y las trasladaron a la Gobernación Marítima de Coronel. En el viaje se perdieron cuatro embarcaciones y el resto se rompió en la playa. Los afectados no dispusieron de dinero necesario para cancelar las multas por faltas que no habían cometido y perdieron sus herramientas de trabajo, sin recibir siquiera una explicación por lo sucedido. Los Fartos y Castellón explotaron las concesiones entre 1911 y 1913. Cuando el negocio dejó de ser rentable, se retiraron sin dejar ningún beneficio público.

Sin embargo, mantuvieron bajo su tuición todos los centros productivos de choros zapato del Golfo de Arauco. En las rocas del golfo la abundancia de mejillones era extraordinaria. El marisco fue famoso hasta en el extranjero, por lo sabroso, y

consistía en un generoso bocado para todo el mundo, beneficiando con su poder reconstituyente, especialmente a los adultos mayores.

Cuando Juan Macaya Aravena llegó a isla Santa María, observó que la mayoría de los isleños eran analfabetos y determinó construir un local para escuela en Puerto Norte. Viajó a Arauco en busca de un profesor (1910) y contrató allí a Aníbal Poblete Parra, previa firma de un documento ante el Jefe del Registro Civil. Desde ese momento se inició el ataque a la ignorancia del gremio y familiares. Se fabricaron bancos y pizarrones, se buscó alojamiento y pensión al maestro que partió con la instrucción de los isleños. El profesor Poblete daba clases todos los días del año a sus alumnos, sin preocuparse de festivos ni vacaciones. Era urgente que todos dominaran las operaciones fundamentales de la aritmética y leyeran y escribieran para no ser engañados en la venta de sus productos por los remitentes. El profesor daba vacaciones cuando lo estimaba conveniente, lo que generalmente hacía cada tres años, ocasión en que se iba de visita a su terruño para juntarse con su familia. Continuó trabajando con su sistema hasta 1925, fecha en que partió definitivamente, agobiado por los años y rodeado del cariño de sus alumnos, muchos de los cuales llegaron a ser oficiales de la Marina Mercante y hombres de provecho para la patria, gracias a este gran maestro.

Macaya contrató de inmediato a otro profesor, Leonor Cid, quien siguió la misma senda de su colega Aníbal Poblete Parra, permaneciendo en el cargo hasta 1935. En 1945 el Ministerio de Educación instaló una escuela pública con más profesores, pero nadie pensó en un oficio de reconocimiento a este pionero por su lucha denodada contra el analfabetismo de los isleños, pero él se sentía igual de feliz sirviendo a la comunidad. Por ese tiempo fue nombrado Juez de Subdelegación, ad-honorem, dependiendo del Juzgado de Arauco, con atribuciones para ejercer justicia sólo en riñas matrimoniales y robos menores. Recordaba un caso del robo de una gallina, no tanto por el hurto mismo sino por el cinismo del hechor. Luego de interrogarlo y convencerse de que era realmente el culpable, lo hizo esperar en una pieza interior y cuando terminó con su labor, le ordenó bajarse los pantalones y le pegó ocho latigazos en las nalgas con un rebenque, sentenciándolo a pagar el daño y a asumir el compromiso de no volver a infringir la ley, so pena de enviarlo al "Hotel Verde de la Peni" de Arauco. Otro de los casos que le tocó juzgar fue el de la usurpación de una oveja mellicera. El propietario presentó todas las evidencias, pero el ladrón negaba el hecho. El juez ordenó entonces al afectado que acudiera al día siguiente con las crías y al presunto ladrón que llevara la oveja. Los corderitos se soltaron y se fueron directamente hacia su madre y comenzaron a mamar, con lo que quedó comprobado el robo. El ladrón fue encerrado una tarde completa, sin alimentos ni agua, y se le aplicó el mismo remedio que al hurtador de gallinas.

JUAN MACAYA E HIJOS

Cuando la falta era más grave, se despachaban los expedientes al Juzgado de Arauco, lo que significaba invariablemente una permanencia de algunos meses en la cárcel.

Poco después Juan Macaya Aravena fue nombrado Alcalde de Mar. Su labor consistía en llevar el registro de las embarcaciones menores, con su respectivo número y nombre de matrícula, y dar cuenta periódicamente a la Gobernación Marítima de Coronel. Se mantuvo en estos cargos no rentados alrededor de medio siglo y fue siempre una persona respetada y apreciada en toda la isla. Sus descendientes eran hombres de un físico impresionante y de costumbres muy criollas. Cuando venían a Talcahuano no dejaban de visitar a la "Choro Loco", donde daban rienda suelta a sus amoríos, tanto que al Potro Enrique había que mandarlo a buscar al día siguiente para regresar a la isla. El Potro tenía la costumbre de quedarse con las pantaletas de las mujeres en cada uno de sus apareamientos y señalaban que durante su vida de libertino reunió algo así como 95 prendas interiores de diferentes formas, materiales y colores, que colgaba en las paredes de su dormitorio. Una tarde llevó al sobrino Jorge a servirse un café venezolano, brebaje delicioso, especial para contrarrestar el frío de San Vicente. El muchacho acep-



Juan Macaya Aravena, sentado al centro, acompañado de 9 hijos. Falta Ramón, fallecido tempranamente en la Isla. Los hijos de este último trabajaron en la Planta de Chome hasta 1982, cuando la industria dejó de funcionar.

tó de inmediato y al entrar a la pieza quedó sorprendido al ver el "muestrario" en la muralla, diciendo: "¡Oiga, tío!, no sabía que usted vendía ropa de mujer ..." El flaco se quedó callado, saboreando la observación, pero no le comentó nada.

Cuando Juan Macaya Aravena integró a sus hijos a las actividades, lo hizo pensando en organizar una empresa familiar. Contaba con una lancha construida por el carpintero de ribera Angel Carvajal, en 1924, en el puerto de San Vicente. La nave era una de las pocas "cola de pato" que existía en la época; tenía 13 metros de eslora. Le pusieron *Santa María*, en honor al terruño. La familia contaba así con un medio de transporte que permitía realizar compras en Talcahuano, tanto a los Macaya como a los isleños, a quienes no cobraba por el traslado de mercadería y pasajeros, acercándolos al continente y sacándolos del obligado aislamiento a que estaban sometidos durante su vida. Para el lanzamiento de la *Santa María* se hizo una gran fiesta con un gigantesco curanto en base a productos del mar, longanizas, costillar de cerdo, pollos y milcao, todo en abundancia. El maestro Carvajal, cuando terminó la lancha, se fue para Puerto Montt, donde falleció repentinamente. La noticia se supo en Talcahuano sólo cuando Macaya trató de ubicarlo para que construyera una segunda lancha, gemela a la *Santa María*, que llamarían *La Pinta* (1930).

Al enterarse del fallecimiento del maestro Carvajal, se la encargó a Galvarino Jerez, de Llico, el que desde joven manejaba una fabulosa técnica para ajustar las tablas al casco. Trabajaba la madera cocida en un tubo de cuarenta y cinco centímetros de diámetro por cinco metros de largo; lo llenaba de agua y lo mantenía hirviendo durante dos horas con la madera en su interior. Así, ésta no se rompía aunque se le doblara al máximo en la parte más curvada del casco.

En 1934 llegó a la Isla Santa María el inspector de Pesca y Caza, don Julio Parada Ritchie, a censar los habitantes del territorio insular, detectando 491 pobladores en la Santa María. Sólo en el Puerto Norte habitaban 254 personas. El inspector quedó maravillado cuando al desembarcar encontró cuatro ejemplares de ballenas en la Planta, en proceso de faenamamiento. No había tenido oportunidad anteriormente de presenciar algo semejante.

A su regreso, el carismático funcionario comentaba que Puerto Norte era una progresiva colonia de pescadores y balleneros que trabajaban con entusiasmo, a pesar del grave aislamiento en que vivían. El fue siempre un hombre preocupado del gremio de pescadores y luchó mientras permaneció en su cargo para que los isleños contaran con una escuela pública y una radiotransmisora para su comunicación con el continente. No entendía que se mantuviera tan abandonados a estos chilenos productores de proteínas y luchó también, apoyado por el entonces parlamentario Dionisio Garrido, para que los pescadores obtuvieran la concesión de 50 hectáreas en cada uno de los puertos, lo que finalmente consiguió.

COMBATE ENTRE INGLESES Y ALEMANES

Macaya presenció el gran combate entre las escuadras de la Armada alemana e inglesa, el primero de noviembre de 1914, frente a la isla Santa María, a 40 millas. Ambas flotas se encontraron frente a frente y combatieron fieramente durante dos horas.

Los estampidos de los cañones retumbaban en la isla como si hubiesen estado al lado del islote.

La gente, como no sabía lo que estaba pasando, sentía miedo a que llegaran municiones a perjudicar la población y sus habitantes.

En el combate, los alemanes hundieron dos acorazados ingleses con 1.700 soldados en la cruel batalla.

En el lugar del enfrentamiento quedaron durmiendo el sueño eterno el acorazado *Monmouth* y el *Good Hope*, con sus soldados a bordo, en el fondo del Océano Pacífico, lejos de su patria.

Para la gente fue un espectáculo no exento de terror, no sabían lo que estaba sucediendo.

El victorioso Almirante Maximilian Grand Von Spee partió, después de vencer a los ingleses, hacia Valparaíso, donde fue recibido con grandes honores por la colonia alemana residente.

Nadie se imaginó que 38 días más tarde iba a perder su vida y el acorazado, bajo los potentes cañones ingleses, en las islas Malvinas, el 8 de diciembre de 1914.

PRIMERA INSTALACION BALLENERA EN ISLA SANTA MARIA POR EMPRESA MACAYA EN 1940



La casa ubicada a media falda pertenecía al portugués Juan da Silva.

FORMACION DE LA PRIMERA EMPRESA

En 1932 dio forma a la Compañía Chilena de Pesca y Comercio Juan Macaya Aravena e Hijos en la Isla Santa María y desde ese momento se consagró exclusivamente al oficio de ballenero. Las autoridades marítimas reconocieron el esfuerzo y bautizaron la caleta donde se faenaban los cetáceos, como Puerto Macaya. La Compañía alcanzó gran prestigio por su seriedad y constituía un ejemplo para la industria ballenera chilena.

El patriarca dio a sus hijos una formación de trabajo y responsabilidad que asimilaron a fondo. Salían de madrugada y pasaban todo el día en busca de los mejores productos. Una vez cargada la barca se dirigía a Coronel o Lota, para comercializar el marisco y el pescado fino. Recibían muchas invitaciones de las muchachas lotinas, pero no se dejaban engañar para no exponerse a perder el dinero. En la empresa participaban Anselmo, Neftalí, Enrique, Leovigildo, Abel, Juan Segundo, Ramón, Francisco, Roberto y Fernando.

Las dos hermanas se encargaban de administrar la casa con la guía de la abuela Trinidad. Muchos de los hijos fueron buzos de escafandra, pescadores y balleneros.

ADMINISTRACION DE LA EMPRESA

Con esfuerzo y talento, Juan Macaya Aravena, logró establecer en Isla Santa María, la primera industria ballenera en 1932. Empresa que apareció con fuerza, solucionando el problema de trabajo a muchos isleños.

Al pasar el tiempo se transformó en una gran Sociedad, conocida hasta en el extranjero.

Posteriormente se vieron en la necesidad de trasladarse al continente, en 1950, buscando el mejor desarrollo empresarial. Establecieron la administración en el puerto pesquero de San Vicente, dirigida por Francisco y Leovigildo Macaya Medina. El primero, como Gerente Comercial y el segundo, como Gerente Industrial. En la factoría quedó a cargo como Administrador, Anselmo Macaya Medina, quien dirigió las diferentes obras y al personal, acompañado de sus hijos Luis e Hildo Macaya Silva. Luis se desempeñó como Jefe de Faenas, mientras Hildo lo hacía a cargo de la producción. Tenía tanta experiencia que le bastaba observar un cachalote en la rampa para calcular la cantidad de tambores de aceite que podía rendir al término del proceso de faenamamiento.

Mientras que Carlos Macaya Hernández se desempeñaba como Jefe de Elaboración en la industria.

Edmundo Macaya Sanhuesa fue el Relacionador Público.

Ricardo Macaya Silva nació en 1933, en Concepción. Apenas terminó sus estudios en el Liceo A-21 del puerto, se integró a la empresa en el Departamento de Abastecimiento, donde permaneció algunos años. Posteriormente fue nombrado Jefe de Flota y además se le entregó la responsabilidad de la tramitación de las concesiones marítimas que la compañía necesitaba. Fue el promotor de la incorporación de todo el personal a la Caja de la Marina Mercante. Jubiló el año 1982 y se fue a vivir a la ciudad de Concepción.

Roberto Macaya Medina ejercía el papel de Logístico de Abastecimiento de Materiales y Vituallas. En ese tiempo la mayoría de las cosas de consumo y materiales eran importados. Difíciles de encontrar en el comercio. Roberto, al pasar los años, se hizo acompañar de su hijo Isaac Amado Macaya López, para mantener un buen stock en las bodegas, para dar cumplimiento oportuno a los pedidos de la flota y población de la Isla y Chome.



RICARDO CÉSAR MACAYA SILVA. Nació el 27 de Julio de 1933 en Concepción. Fue Jefe de Flota de la empresa Macaya Hermanos. Jubiló en 1982 y se fue a vivir a Concepción.



JUAN FRANCISCO MACAYA MEDINA nació el 16 de junio de 1902, en la Isla Santa María. Fue Gerente Comercial de la Empresa Macaya e Hijos. Asistió como representante de la Sociedad a la Primera Conferencia del Pacífico Sur, para defender las 200 millas marinas, lo que es hoy conocida como la Zona Económica Exclusiva. En ella participaron: Ecuador, Perú y Chile, en 1959.



LEOVIGILDO MACAYA MEDINA nació en la Isla Santa María en 1904. Fue Gerente Industrial de la Compañía Macaya Hermanos. Falleció en 1972.



EDMUNDO MACAYA SANHUEZA nació en Talcahuano. Fue el Relacionador Público de la Empresa Macaya Hermanos.



ROBERTO MACAYA MEDINA, Jefe de Abastecimiento de la flota.



ISAAC MACAYA LOPEZ, Asesor de Aprovisionamiento.

UNA CHARLA CON EL ABUELO

Una tarde de verano, cuando ya el sol se estaba despidiendo del día, encontré al abuelo sentado en su sillón de cuero en el porch de su habitación, observando la huerta y frutales que había plantado en su juventud, alrededor de su casa. Era la hora en que el sol prolongaba la sombra de los árboles a la distancia y comenzaban a salir de los matorrales las codornices y conejos a alimentarse. Eso le maravillaba y se quedaba hasta que la noche le impedía continuar viendo el desarrollo de la vida salvaje, en su propio medio.

En eso se encontraba cuando llegué a departir con él. Me agradaba escuchar sus diferentes historias sobre la caza y explotación de ballenas del Centro Sur del país, tema que dominaba profundamente con sus diferentes detalles. Había empezado desde joven a conocer los secretos marinos, en sus diversas facetas. Y fue así como me empezó a narrar que el velero *Emilia* había sido el primero en atreverse a doblar por el Cabo de Hornos, a fines del siglo XVIII, hacia el Océano Pacífico Sur en 1789, época en que no se conocían otras rutas para navegar entre el Atlántico y el Pacífico.

Después del positivo viaje del *Emilia*, siguieron los franceses, norteamericanos, noruegos y otros, recorriendo el litoral de extremo a extremo, en busca de cetáceos dentados y de barbas que abundaban en aquel tiempo en el litoral chileno.

Los norteamericanos tuvieron como su principal centro de recalada al puerto de Talcahuano, hasta 1890.

Los balleneros extranjeros, en ese momento, no respetaban ni siquiera las tres millas marinas para liquidar cachalotes y raitueles. Saquearon sistemáticamente las riquezas naturales del océano. Lo hacían sin llevar control de las que iban liquidando, mientras permanecían en nuestras costas. Y los chilenos no aprovechaban esas enormes riquezas por desconocimiento de la tecnología para arponear y elaborar en tierra.

Los extranjeros frecuentaban periódicamente la Isla Mocha y la Santa María, por temor a los cañones que mantenía en la costa Don Ambrosio O'Higgins, evitando siempre entrar a los puertos. Sólo se limitaban a mencionar las principales islas chilenas en su historia. Están San Félix, San Ambrosio, Isla de Pascua, Juan Fernández y las ya nombradas de la Octava Región.

La Isla Mocha es una de las que no dispone de buenos sitios de atraque, ni naturales ni artificiales, aún en 1987. La costa es rocosa, con un permanente oleaje que rompe con fuerza desde afuera en forma peligrosa para las embarcaciones, por lo que aún al presente no llegan barcos en forma periódica a reabastecer a los mochanos durante el año. Muchos pobladores estaban obligados a trasladar su mercadería al continente en aviones particulares.

Es una isla extraordinariamente rica en especies marinas; abundan locos, erizos, pejerreyes, congrios y otras especies de gran valor económico.

En ese tiempo el traslado en avión era riesgoso, la isla permanecía cubierta de neblina en los meses de invierno, originando accidentes fatales, como el que le sucedió al experimentado piloto civil Squerré en su propia nave, al tratar de aterrizar en el aeropuerto.

Otras dos avionetas de las que se tiene información, venían cargadas con productos marinos y se perdieron en el trayecto hacia el aeropuerto de Talcahuano. Y nunca se encontraron restos ni de su piloto ni mercadería, a pesar de su intensa búsqueda en la zona. Seguramente cayeron al mar, sin haber registrado su ubicación y ruta de navegación.

La isla es un peñón cubierto de vegetación nativa, impactante por su verdor y aire puro, donde los mochanos aún disfrutaban de las bondades de la naturaleza, como las aves en su propio medio.

Los lugareños todavía se movilizan en carretones tirados por caballos, y otros, montados sobre sus lomos o en las monturas. Se les ve continuamente viajando por las dos vías que tiene el peñón; una va serpenteando la costa en su contorno y la otra lo hace por dentro de la montaña. Ambas muestran su gran belleza, donde las aves silvestres están entregando su alegre trinar durante el día, constituyendo un recuerdo inolvidable para los que van del continente y tienen la oportunidad de internarse en el monte.

Los habitantes son extraordinariamente amables con todos los que pueden llegar a visitarlos. Los atienden con gran afecto, como si fueran familiares. Sólo les interesa que les conversen del continente y sus novedades.

El asunto está cómo se llega y cómo se regresa al continente, porque cuando no son los temporales, es la densa neblina que la envuelve.

En una ocasión, aprovechando sus vacaciones de invierno, fue un profesor a conocerla. Le pidió a un piloto que lo fuera a dejar en su vehículo. Llegaron sin novedad. Se pusieron de acuerdo para que lo fuera a sacar un día determinado de la próxima semana. En esa fecha le fue imposible, no pudo aterrizar. Había mucha neblina y siguió con un temporal desecho. El turista tuvo que permanecer durante dos meses, faltando a su trabajo y sin ropa para cambiarse. En la noche lloraba como un quiltro chico, maldiciéndose por su determinación. A pesar que los isleños lo atendían como mascota de solterona, no se podía consolar.

Al pasar los años recordaba la aventura con gran cariño para los mochanos, por su gran solidaridad.

BALLENEROS EN TALCAHUANO

En el siglo XVIII, los empresarios Martínez, Brañas, Toro y Mathews, mantenían inscritas en el puerto fragatas balleneras, dedicadas a surcar el litoral en busca de cachalotes. Estas se mantuvieron operando hasta 1882.

PUERTO DE SAN CARLOS

Está ubicado al sur de Corral, en la ensenada de San Carlos, donde Pablino Araya formó la Compañía Pesquera y Ballenera en 1902, para cazar cetáceos en chalupas, a remo y arpón de mano, clavándole la herramienta debajo de la aleta pectoral,

ubicándose lo más cerca del animal, en el momento en que empezaba a sumergirse, para tratar de dañarle el corazón y evitar el golpe con la cola al sentir el impacto.

Los tripulantes conocían las diferencias entre las ballenas mansas y las mañosas. A estas últimas no arponeaban para no perder el material; si lo hacían, arrancaban a gran velocidad, llevándose el arpón y la línea, especialmente cuando no se les pegaba en las partes sensibles.

El material era caro y escaso, las importadoras no lo traían en forma frecuente, a pesar que se pedía oportunamente. Por eso se cuidaba, previendo la carencia de éste.

La Sociedad Pescadora y Ballenera se mantuvo en actividad hasta 1906. Fue una de las empresas visitadas por don Arturo Alessandri Palma, quien arrendaba un barco, en el verano, para llegar a la caleta pesquera con su familia, todos los años. Allá se ponía a conversar con Pablino, debajo del parrón, mañanas completas, observando las uvas grandes y negras, como ojos de toro bravo. De tarde en tarde, se levantaba de su sillón a probarlas, aunque sabía que no estaban maduras. Enseguida, caminaba por la orilla de las olas, en dirección a la rompiente, para contemplar el reventón del oleaje, en el bajo de la entrada a la caleta.

El estadista fue un enamorado del mar y sus riquezas. De tarde en tarde, le pedía a los pescadores que lo llevaran a revolear sierras y corvinas, un poco más afuera de la bahía, donde la marejada sacudía la chata como cáscara de nuez, sin conseguir mear al improvisado pescador.

El futuro gobernante de Chile ofreció a Pablino Araya educar a su nieto Domingo Retamal, junto con sus hijos, para aprovechar el desarrollo intelectual que le descubría. El generoso gesto no fue comprendido por el ballenero y no concretó lo que pudo ser un brillante porvenir para el pequeño.

Al pasar los años, Pablino Araya vendió la incipiente empresa y quienes la compraron se asociaron con industriales noruegos, los que aportaron un buque fábrica, que llamaron *Presidente Alessandri*.

ISLA DIEGO RAMIREZ

En 1902 fue publicado en el Diario Oficial el Decreto número 1.330, autorizando a Pablo Benavides, pequeño empresario, a explotar focas en la Isla Diego Ramírez. Tres años más tarde, otro Decreto autorizaba a Toro, Herrera y Fabio (1905) para desarrollar actividades pesqueras en Isla del Cabo de Hornos, Diego Ramírez y Shetland del Sur. En 1906 se estableció en Isla Decepción la Sociedad Ballenera Magallanes, primera factoría chilena, anclada en las tierras más inhóspitas de nuestro territorio, empresa que sólo podía operar en primavera y verano. En invierno no le era posible cazar ballenas por los temporales y los témpanos de hielo.

En 1913, un incendio destruyó las instalaciones ubicadas en la ensenada Aguila. Luego, vino la primera Guerra Mundial, impidiendo la reanudación de las faenas hasta 1930.

El Consorcio Chileno Noruego reinició las actividades, pero se vio obligado a

cerrar definitivamente poco tiempo después, debido a la fuerte competencia internacional que se presentó.

La Compañía Industrial instaló en Iquique su segunda planta faenadora, en 1956. Disponía de una flota capaz de abastecer a ambas plantas. Si cazaban en el sur, las dejaban en Quintay, y si lo hacían en el norte, las elaboraban en Los Molles, Iquique.

Muchas veces entraron los barcos a la Bahía de San Vicente, a capear temporales, portando una o dos ballenas al costado, lo que constituía una novedad para mucha gente que llegaba hasta el muelle a observar el comportamiento de los lobos y pájaros marinos. Fue ésta una de las empresas que más perduró en el tiempo, pero pronto no le fue comercial y definitivamente paralizó sus labores.

Quedó en operaciones entonces sólo la firma Macaya, con base en la Isla Santa María. Allí todo se hacía en forma artesanal, desde la creación de la empresa. Los hijos de Juan Macaya salían de madrugada en chalupas a remo, vela y arpón de mano. Navegaban hacia el weste hasta que la isla se perdía de vista, y cuando llegaba la noche, les encendían grandes fogatas en la parte alta, para que se orientaran en su regreso. Cuentan que una vez encontraron un cachalote macho enorme, alimentándose tan despreocupadamente que no se percató del peligro que le amenazaba. Los cazadores se aproximaron lo más cerca posible, para clavar el arpón en el lugar preciso. El animal, al sentirse herido, lanzó un coletazo a la embarcación, partiéndola en dos y dejando a la tripulación en el agua. El animal luchaba contra la muerte a unos 80 metros de los náufragos, mientras ellos permanecían aferrados a los restos de la nave, sabiendo que si los sorprendía la noche no tenían posibilidad alguna de salvación. Cuando comenzaba a entrarse el sol, una embarcación venía hacia tierra desde afuera y los rescató sin mayores daños, fuera del gran susto y del enfriamiento de haber permanecido todo el día sumergidos en el océano. El cachalote, entretanto, tenía la herramienta del arponero clavada en el corazón y sólo se mantenía a flote gracias al depósito de esperma que estos cetáceos llevan en la cabeza. Sin embargo, en la noche no pudieron remolcar por el temporal de viento y decidieron enviar un hombre a pedir refuerzo a tierra. Abel Macaya Medina fue el elegido, ya que poseía un sentido de orientación muy desarrollado. Se había criado, prácticamente, en las chatas, mariscando en las diferentes ensenadas de la Isla. En la madrugada arribó a la playa donde esperaban los familiares, preocupados por la tardanza de los balleneros. Informados de lo sucedido se dieron a la tarea de preparar cuatro chalupas equipadas para el remolque del cachalote, mientras el mensajero se alimentaba, ya que no probaba bocado desde la madrugada. Se instaló un farol a proa y otro a popa de la chalupa comandada por Abel Macaya, con el objeto de guiar el resto de las embarcaciones. Partieron las pequeñas naves en busca de los compañeros que habían quedado en el mar, esperando el refuerzo. Cuando llegaron, les proporcionaron alimentos y agua, enseguida, engancharon las embarcaciones en línea para un remolque y partieron, contra el viento del surweste y la marejada. Hacían turnos para dormir y descansar tendidos en el enjaletado del fondo de la embarcación. Cuando arribaron al puerto con el cachalote, les esperaban con

ESQUELETO DE BALLENA Y PLANTA "LOS MOLLES" DE IQUIQUE



Parte de columna vertebral de ballena en planta faenadora de Chome, en 1966. A la derecha está Anselmo Gustavo Riquelme Cartes, posando para la foto, en función de trabajo.



Ex Planta Ballenera Los Molles, I Región, Iquique, 1965.

cuatro yuntas de bueyes para vararlo. Aún así, se tuvo que descuartizar, sumergidos hasta la cintura en el agua. Esta labor la realizaba Pascual Durán, Mauricio Moya, Oscar Silva y Justo Silva, expertos en sacar lonjas de tocino de la cabeza hasta cerca de la cola, las trozaban y llevaban a los cocedores instalados a media falda del cerro, los que tenían una capacidad de más de 400 litros cada uno. A medida que avanzaba la cocción del tocino, se iba sacando el aceite para depositar en otras olletas más grandes de fierro fundido con capacidad de 3.500 litros, donde permanecía hasta que se llenaban los tambores de 200 litros para trasladarlo al continente para su comercialización. El fuego de la fritanga se alimentaba con los propios chicharrones para economizar combustible.

El comportamiento del cachalote en su medio es semejante al de la ballena Raituel. No es uno de los animales que escabulle cuando siente el golpe del arpón en su cuerpo, hace todo lo contrario, presenta batalla contra su enemigo, ocasión aprovechada por el arponero para rematarlo antes que destruya la embarcación.

En las chalupas balleneras iban seis hombres, cuatro remeros; uno en la proa, haciendo el papel de trancador y otro en la popa, manejando la bayona.

El arpón se colocaba en la punta de una vara delgada, pesada, para lanzarla con fuerza sobre el cetáceo, por debajo de su aleta pectoral. Algunos mamíferos, al ser atacados, cambiaban de dirección por debajo del agua y metían la horquilla de la cola bajo la chalupa, levantándola en el aire, partida en dos y dejando a sus tripulantes en el océano. Hombres con gran experiencia en el oficio, como Juan Monsalves Sierra, Manuel Escobar Moya, Aguirre y otros, perdieron la vida al acercarse demasiado a estos animales. Por exceso de confianza al salir a "ballenear" no fueron pocos los desaparecidos para siempre en las profundidades del océano, sin que se encontraran posteriormente ni siquiera los restos de sus chalupas.

En esta época abundaban las ballenas en los alrededores de la Isla y el Golfo de Arauco. Llegaban en pos de los cardúmenes de peces que venían a desovar. Los rodeaban y formaban bolos, encerrados por sierras, donde aparecían grandes cantidades de fardelas a comer sardinas o anchoas.

Las ballenas abrían sus enormes fauces y pasaban por el centro, echando en sus hocicos hasta 60 toneladas de pescado y agua. Esta operación la repetían hasta saciarse. Luego se marchaban y se sumergían lentamente y volvían a aparecer a los pocos minutos levantando chorros de agua pulverizada, con el impulso del aire viciado en sus pulmones hacia arriba, llamado espauto.

Juan Macaya Aravena, al divisar ballenas en el Golfo, no descansaba hasta tener un ejemplar en la Planta, convirtiéndola en aceite para sus depósitos de almacenamiento. Este trabajo producía mucho movimiento entre los isleños. Las mujeres se preocupaban del agua, la leña y la comida para alrededor de 18 trabajadores y familiares. Los sabrosos guisos eran, por supuesto, a base de mariscos y pescado. Trinidad Medina se había hecho el hábito de ir a observar el trajín de la Planta, acompañada de sus hijas Marta y Digna. No tenía ningún problema cuando le pedían preparar sopaipillas con zapallo, cuero de chanco bien cocido, congrio frito o corvina guisada, tanto para los trabajadores, como para las visitas que llegaban de improviso del continente. La señora se sentaba junto a su esposo y le

contaba las novedades ocurridas durante su ausencia, mientras observaba el inódromo litoral, a través de un catalejo. En una de estas ocasiones, Trinidad, mientras manejaba el instrumento, dio un enorme grito. Había visto volcarse la chata de "Chancacazo", cargada con marisco, en dirección a Lota. Sus hijos, alertados por ella, lanzaron una chata al agua y partieron lo más rápido posible en ayuda de los náufragos. Alcanzaron a llegar al lugar del suceso, cuando los tripulantes estaban al límite de sus fuerzas, en medio del furioso oleaje. La chalupa se había hundido con su cargamento, pero ellos salvaron sus vidas sólo gracias a la oportuna observación de la abuela, con su catalejo. El instrumento la tenía convertida en la persona más informada en el Puerto Norte. Para eso mantenía un riguroso horario durante el día.

TRASPASO DE ATRIBUCIONES

Juan Macaya Aravena fue entregando atribuciones a sus hijos, a medida que sintió el peso de los años, convirtiéndose en asesor técnico de la empresa, hasta que lo sorprendió la muerte en 1944, a los 88 años de edad. La sociedad, por aquel entonces, estaba bien organizada y contaba con un gerente y personal administrativo. A cargo de las operaciones en terreno estaba Anselmo Macaya Medina.

Anselmo, mientras vivió en la Isla, continuó con la tradición de su padre, visitando el Farallón todos los años con su familia, para el Año Nuevo y las Fiestas Patrias. Llegaban de madrugada, enfrentaban los problemas de desembarque y varaban la embarcación en la playa. Resultaba un paseo extraordinario para disfrutar de la naturaleza y el mar, en ese hermoso islote, donde se mariscaba y se sacaba luche, entre otras de las diversiones que apasionaban a los Macaya y sus invitados.

Luego disfrutaban de un gran curanto en olla y en la noche dormían al lado de una fogata en los huecos de las piedras, hechos por el golpe del agua en el invierno al ir sacándole la arena por debajo del roquerío. En ese tiempo abundaban los cachalotes hacia el lado weste de la Isla, pero no entraban al Golfo por su escasa profundidad. Sin embargo, era frecuente encontrarse con estos mamíferos frente a Rumena y Punta Lavapié, donde existía mayor profundidad y gran abundancia de toda clase de peces.

Los Macaya salían de madrugada mar afuera, en busca de Raituel y Cachalotes. En una oportunidad avistaron uno de estos enormes animales, frente a la Península de Tumbes.

Se acercaron y lo arponearon y dos horas más tarde iniciaban la operación de arrastre. Les llevó un día y una noche. Con el esfuerzo de remar se les ampollaron las manos y las sentaderas con el roce en la bacada, ampollas que pronto se convirtieron en llagas dolorosas. Soportaron estoicamente el sufrimiento durante el largo viaje y cuando atracaron se pararon junto a la embarcación para dar curso a la antigua tradición popular chilena de orinarse las heridas de las manos, para evitar infecciones y para que le engruesara el cuero.

El ejemplar rindió 150 tambores de aceite de 200 litros cada uno, suficiente para justificar el esfuerzo y el dolor que tuvieron que soportar en el viaje con el cetáceo.

Los tripulantes quedaban afectados cuando las ballenas lograban llevarse la línea con el arpón. El material era importado y no se encontraba en el comercio. Y pese a las precauciones, se perdía. En esos casos procedían a buscar intercambios de aceite por elementos de trabajo.

En el puerto, el único comerciante que hacía esto con ellos, era Luis Garretón. En una oportunidad transaron 90 tambores de líquido graso por línea, y otros implementos recién llegados del extranjero. El trueque cayó como anillo al dedo. Necesitaban el material en forma urgente, para continuar trabajando en la temporada.

Los jóvenes Macaya eran hombres de un amor propio envidiable, al extremo que siempre permanecían luchando para extraerle las riquezas al océano, de una u otra manera. Sin sacarle el cuerpo a los peligros ocultos que mantiene el mar, para hacer uso de ellos cuando menos sospechan los tripulantes. Bastaba que se descuidaran un minuto con el timón para darlos vuelta de campana. Aún así se les divisaba continuamente maniobrando en la cubierta de las embarcaciones para salir a faenas. Conscientes que si se producía un volcamiento fuera de la costa no tenían ninguna posibilidad de ser rescatados por otras embarcaciones. A no ser que por casualidad llevaran el mismo rumbo. Pero, generalmente, cuando sucedían estos desastres, posteriormente no se encontraban restos ni de las embarcaciones.

El viento y la corriente los sacaba de la zona mar afuera, sin la esperanza de ser rescatados, aunque hubiesen permanecido aferrados a la embarcación por algunos días.

MATRIMONIO DE ANSELMO

Anselmo Macaya Medina contrajo matrimonio con Aída Silva Home, en 1911, en la ciudad puerto de Lota.

En ese tiempo los isleños tenían tres alternativas; hacerlo en Coronel, Lota o Llico. Pero el que más seguridad de atraque ofrecía era el puerto carbonífero de Lota.

Después que contrajeron matrimonio se fueron al mediodía a celebrar el acontecimiento a la isla Santa María. Allí los esperaban con una vaquilla muerta y con varios cientos de choro zapato, erizos, locos y apancoras reinas cocidas, para atender a los ciento cincuenta invitados.

La gente no cabía en la habitación, viéndose obligados a levantar una ramada al lado norte de la casa, donde armaron unos mesones para atender a los asistentes.



ANSELMO MACAYA MEDINA, nació en la Isla Santa María en 1893. Se casó el 27 de Septiembre de 1911 con Aída Silva Home. Fue socio mayoritario de la empresa Macaya Hermanos. Murió en San Vicente el 7 de Febrero de 1974.

La fiesta duró tres días, hasta que se terminó la comida y el vino, y eso que la isla se mantenía como zona seca, pero para las fiestas no faltaban los buenos caldos de la Región.

Los Macaya nunca se anduvieron con pequeñeces para celebrar estos compromisos familiares. Por lo que al poco tiempo fueron reconocidos por todos los habitantes isleños como pobladores generosos y compasivos con los demás pescadores.

ANSELMO, PROFESIONAL DE ESCAFANDRA

Anselmo, desde joven, se convirtió en buzo de escafandra. A los dieciséis años era un muchacho decidido y descendía en los bajos que tenían una profundidad de veinticinco metros o más, sin pensar que la presión lo podía afectar. Y en ese tiempo no había donde descomprimirse, ni la Armada chilena disponía de esos instrumentos.

Cuando eran perjudicados por la presión, por haber salido muy rápido del fondo, después de haber permanecido por varias horas trabajando, nuevamente se llevaba al afectado a un lugar donde la profundidad fuera similar a la anterior y se le hacía bajar por un par de horas, para posteriormente subirlo lentamente.

Así las burbujas que le habían entrado en las venas lograban salir y desaparecía el fuerte dolor del cuerpo. Técnica aprendida por los buzos de escafandra en forma empírica, a través del tiempo, con buenos resultados.

Después que trabajó más de veinte años como buzo, logró conocer los principales bajos productivos de choros zapato, locos y erizos, de los alrededores de la Isla Santa María y el Golfo de Arauco. Sitios que después recordaba con nostalgia y nombraba los bajos de Tubul, El Fraile, Lengua de Vaca, Las Dolores, Las Gaviotas, Los Dormidos y otros menores, que le permitieron ganar una fortuna en menos de dos décadas de sacrificio.

Anselmo tenía la costumbre que cuando salía a la superficie temprano y encontraba la embarcación cargada, ordenaba dirigirse directamente al puerto de Lota, a vender la producción, donde le sacaba buen precio. Ahí existía poder de consumo y remitentes que despachaban para la capital, para satisfacer los continuos pedidos de estos productos. La metrópoli era una gran consumidora del marisco y pescado extraído en la zona durante el año.

En una ocasión, mientras permanecía bajo el agua, se le cortó la manguera y al darse cuenta cerró la válvula de escape para que el aire mantenido dentro del traje lo subiera a la superficie. Y fue lo que sucedió. El telegrafista cuando lo vio flotando, de repente se asustó y comenzó a arrastrarlo hacia el bote con el cabo de seguridad que mantenía amarrado a la cintura. Fue la salvación para que escapara con vida.

Apenas lo tuvo al lado de la embarcación con los pies en la escala, le sacó el casco, sin hacerlo subir a bordo, para ganar tiempo, y cuando se lo desatornilló, dio un enorme suspiro. No soportaba más la falta de aire. De haber demorado un par de minutos más, pierde la gran felicidad de permanecer en el planeta Tierra.

Aún así, no sentía miedo de continuar trabajando en los bajos profundos y peligrosos. Pero se cuidaba de hacerlo cuando la mar no se encontraba reventando. Y eso no sucedía continuamente, sólo se presentaba cuando los días aparecían sin una brisa de viento. Y el mar parecía una batea con agua. Momento que aprovechaba para introducirse en los más difíciles rincones de las cavernas a sacar los erizos y locos que permanecían haciendo su vida, sin que nadie los molestara.

Este joven varón nació en la Isla Santa María, fue orientado por su padre desde pequeño hacia las actividades relacionadas con el mar, quien era un convencido que esas tareas producían un buen retorno económico, porque se trataba de un producto de gran valor alimenticio, con un alto porcentaje de proteínas, tan necesarias para el ser humano.

El padre de Anselmo no estaba equivocado. Al extremo que, al poco tiempo, apareció publicado el Decreto con fuerza de Ley número 34, de fecha 12 de marzo de 1931, orientado al fomento de la pesca. Anteriormente, había salido el Decreto de Ley 285 del año 1925, contemplando 8 metros desde la más alta marea para el uso de los pescadores artesanales y además bonificaba a quien se dedicaba exclusivamente a la extracción de pescado y marisco, con una prima anual de \$30 por tonelada de desplazamiento y \$10 por tonelada de materia prima, controlado por la autoridad marítima.

En una de sus tantas faenas, descendió en Las Dolores, al weste del Puerto Sur y descubrió una gran cantidad de locos. Eso lo entusiasmó tanto que no quiso salir a almorzar, aunque el telegrafista insistía que lo hiciera, consciente que si no salía, también se iba a quedar sin poder probar bocado alguno durante todo el día. Al buzo lo único que le interesaba era continuar mandando quiñes tras quiñes para arriba. Cuando salió a la superficie se encontró que el bote se encontraba cargado de banda a banda, con una cantidad superior a los ocho mil ejemplares. Una vez que subió se dio cuenta que eran viejos y flacos, y no se hizo muchas ilusiones en cuanto al precio, pero aún así logró venderlos.

Al pasar algunos años, volvió a bajar en el mismo lugar y se encontró que se habían reproducido en gran cantidad. Ahora eran grandes y gordos, seguramente los otros no tuvieron espacio para alimentarse. Permanecían amontonados.

Después, en el mismo lugar, un poco más al norte, descubrió un enorme tronco con la mitad del cuerpo del árbol petrificado entre los arrecifes. La planta era hueca y estaba llena de marisco. En pocas horas completó el bote y fijó rumbo al puerto lotino, a comercializar su producción, pensando obtener buen precio, de parte de los remitentes. En esa época pagaban 4 centavos por unidad. Cuando el buzo trabajaba de sol a sol podía sacar hasta 12 mil piezas en el día.

El buzo nunca se pudo explicar cómo pudo llegar el árbol a ese lugar, cuando sólo se podía entrar en el momento que se producían grandes bajas. Especialmente en el mes de agosto, cuando disminuía la marejada, con la transición producida entre la pleamar y la baja, lo que aprovechaba para entrar a cosechar marisco. Detalle que no conocían los demás buzos; por lo demás consideraban demasiado peligroso el lugar.

Ellos no sabían que Macaya había descubierto un canal por donde incursionaba

hasta llegar al enclave, sin mayor peligro que la corriente y la marejada lo fuera a lanzar contra las piedras del fondo. A pesar que el mar es extremadamente veleidoso, al extremo que cuando menos se piensa, el océano se enfurece en forma violenta. Ahí no le quedaba otra determinación al buzo que protegerse detrás de los peñascos, para no ser arrastrado por la fuerza del agua. Con el gancho se sostenía de las rajadas de las piedras, donde permanecía hasta que volviera la tranquilidad para continuar con su faena.

De tanto incursionar en el fondo, en Los Dormidos encontró un barco hundido, entre el Farellón, y el Bajo del Medio, en 1945. Se encontraba como a 30 metros de profundidad. No se atrevió a inspeccionarlo por temor a que la corriente lo lanzara contra los fierros filudos del casco y le rompiera el traje, significándole una muerte segura. A esa profundidad nadie es capaz de soportar la presión del agua.

En ese tiempo todo el marisco era de talla grande y gordo. Los tripulantes se servían en el mismo bote, mientras permanecían dándole vuelta a los volantes de la compresora. Con eso recuperaban el desgaste de energía.

Pero, lamentablemente, se explotó en forma irracional, sin políticas adecuadas de Gobierno, hasta agotar la especie en los principales bancos. Hizo falta una legislación oportuna, con criterio nacional, futurista, y sin presión del capital sobre los legisladores para haber evitado el exceso de extracción.

Faltaron biólogos marinos en esa época para que hubiesen estudiado su reproducción y recomendaran las medidas más convenientes para la especie. De haber sucedido eso, no se tendría el problema de escasez de marisco. Se explotó con criterio de minero, como si nunca se podrían terminar. Después quedaron las lamentaciones, sin responsables. Las especies renovables deben explotarse en forma científica para que perduren en el tiempo, y las conozcan las nuevas generaciones.

ANSELMO, ARPONERO EN CHALUPAS BALLENERAS

Las chalupas balleneras se componían de seis tripulantes, de ellos uno iba en la bayona y el otro de trancador. Mientras el resto permanecía sentado en las banquetas, impulsando la embarcación con todas sus fuerzas.

Anselmo, como trancador, fue uno de los buenos. Tenía un pulso de precisión para clavar el arpón por debajo de la aleta pectoral del animal. Se lo introducía en el lugar indicado para que muriera el cetáceo rápidamente, sin producir daños a la embarcación y tripulantes. Demostró siempre un gran valor para acercarse a las ballenas, con mucha energía y responsabilidad, consciente que de él dependía la caza.

En tanto los tripulantes apenas sentían el impacto del arpón sobre el cetáceo, invertían el sentido del movimiento de la chalupa para alejarse del peligro, porque los cetáceos, al sentirse heridos, lanzaban la cola con toda su fuerza, que de sorprenderlos cerca, les rompe la chalupa y los mata.

Cuando las ballenas morían y se iban a pique, dejaban una embarcación tripu-

lada esperando que aflorara. Ahí permanecían un par de días, hasta que los gases de la descomposición la hacían salir a la superficie, momento aprovechado para remolcarla al puerto. En eso se demoraban un día o más, dependía del viento y la corriente. Si era favorable no tenían mayor problema. Pero si les pegaba por la proa, ahí el esfuerzo y sacrificio era mayor.

En uno de sus múltiples viajes hacia afuera, se entusiasmaron y salieron más de lo normal, viéndose de repente sorprendidos por la noche, cubiertos de neblina, donde no se alcanzaba a ver más allá de 6 metros fuera de la proa de la embarcación. Sin instrumentos de navegación —en ese tiempo no existían— sólo se guiaban por el sentido común y su experiencia de navegantes hacia tierra. En eso venían, como a las doce de la noche, cuando de improviso se vararon, llegando a la conclusión que se encontraban sobre una isla pequeña, desconocida. Sin mayor problema, se quedaron a pasar la noche, tendiéndose en el fondo de su chalupa, y como venían cansados, se quedaron dormidos rápidamente.

Al otro día, cuando comenzó a aclarar, entraron en sospecha que se encontraban sobre el lomo de una enorme ballena Alfuaguara, que se había quedado dormida en pleno océano, tan profundamente, que no se dio cuenta de la embarcación y su gente sobre su almacén.

En la noche, el viento y la corriente la desplazó hacia el norte, significándole a ellos tener que navegar un día más para llegar al puerto de la isla, a puro remo.

Cuando el abuelo formó la empresa Macaya e Hijos, Anselmo se dedicó de lleno a la explotación de ballenas con sus hermanos. Lo hizo sin pensarlo dos veces, convencido del gran futuro de la industria ballenera.

En la organización continuó con ahinco en el puesto de trancador de cetáceos. Se colocaba en la proa portando el arpón para clavárselo a los mamíferos en el momento para que no los dañara con el golpe de la cola.

Su primera Raituel fue trancada cuando apenas cumplía 17 años, a 10 millas al oeste del Farellón de la isla Santa María en 1910. La anduvieron siguiendo durante cuatro horas, para encontrar el momento de arponear. La maniobra fue certera, la ballena murió rápidamente y no se fue a pique, permitiendo remolcarla sin problemas, hasta el puerto Macaya de la isla. Esta primera operación significaba para la empresa y tripulación un buen dividendo. Permitiéndole a la Compañía hacer algunos ahorros en el Banco del Estado, para la compra de barcos y materiales.

En la noche, cuando llegaron con el mamífero, los esperaban con hogueras, toques de corneta y guitarra. Hicieron una gran fiesta para festejar el primer ejemplar que se cazaba bajo el control de la empresa. Llegaron a matar un par de ovejas para los asados, con los cuales se atendió a la gente.

En 1930 se observaban muchos ejemplares de ballena cerca de la Isla Santa María. Se divisaba animales grandes y chicos, jugando con sus hijos y otras enseñándoles a valerse por sus propios medios, como cualquier ser humano que desea ver convertidos a sus descendientes en un correcto joven de buenos hábitos y costumbres.

Mientras algunos machos viejos se dedicaban a cortejar a las hembras, hacién-

doles cariño con las aletas, ellas lanzaban enormes mugidos mientras se desplazaban al Sur.

Los cazadores en chalupa, cuando mataban algún cetáceo mar afuera y los sorprendía fuerte viento del Surweste, con carácter de temporal, les era imposible remolcar, viéndose en la necesidad de dejar un par de embarcaciones en el lugar para esperar que amainara la tormenta. El resto regresaba, aunque fuera de noche, a tierra. Muchas veces se perdían con la neblina y pasaban toda la noche luchando contra el viento y la marejada. No era raro que al amanecer se encontraran más cerca de San Vicente o la península de Tumbes que de la Isla Santa María, empapados en agua y hambre, de tanto esfuerzo desplegado durante toda la noche. Se lo pasaban cambiando de rumbo y cuando sentían algún ruido extraño, bajaban la vela para no chocar con las rocas del litoral. Y, en el momento que se ubicaban, levantaban el velamen a todo trapo para regresar pronto a la base.

ANSELMO, CO-DUEÑO DE EMPRESA MACAYA

Cuando la industria ballenera creció en barcos, instalaciones y económicamente en la isla, Anselmo dejó de arponear y se trasladó al continente como administrador de las nuevas instalaciones de la Caleta Chome. Allí se convirtió en contratista, planificador en la construcción del camino, la rampa, el muelle y la construcción del edificio mismo de la planta; instalaciones de los cocedores, la caldera, los estanques de almacenamiento de aceite y de agua para el abastecimiento de la población. Lo hacía sin horario, ayudado por sus hijos Hildo y Luis Macaya Silva. No se daban tiempo ni para comer tranquilos y laboraban de sol a sol, sin descanso. La señora tenía que ir a buscarlos para que fueran a comer, y aún así, no querían hacerlo, tratando de darle término a los últimos detalles de la obra del día.

En su vida fue un hombre múltiple; trabajó de pescador artesanal, buzo de escafandra, trancador de ballenas, empresario ballenero, constructor de caminos, de rampas; funciones que más tarde recordaba con mucha sensibilidad y nostalgia.

EMPRESA MACAYA E HIJOS

Esta industria comenzó a consolidarse en Isla Santa María, dirigida por el abuelo, Juan Macaya Aravena, a fines del siglo diecinueve. Llegó a convertirse en un gran cometido en la primera mitad del siglo veinte, intensificando la caza de cetáceos por los alrededores de la Isla, tanto dentro del Golfo de Arauco, como al oeste de la misma, donde llegaban estos gigantes marinos atraídos por la abundante comida que permanecía durante el año en la costa y el golfo.

El abuelo distinguía las ballenas desde el Puerto Norte por el espauto. Reconocía la diferencia de la Alfaguara, Raituel, Finbaqui, Cachalote, Ceibal, Ambaqui y

Quila o Matadora. Nombres chilenizados del idioma inglés. Las diferencias van desde su fisonomía exterior, tamaño, barbas, dientes, espauto y alimentación.

El animal más grande que vive en el mar es la ballena Alfaguara que llega a medir hasta 32 metros de largo, con un peso de doscientas toneladas, cuando regresa del Polo Sur, después de haberse alimentado del abundante krill.

Se han cazado mamíferos con un ampo de hasta un metro de tocino, suficiente para sobrevivir varios meses sin comer en la zona cálida, mientras deja pasar el invierno polar. Es de color plomo oscuro, vientre tinglado, de cabeza fusiforme, con barbas de color café claro de más o menos 4 a 5 metros de largo, por unos 16 centímetros de ancho en la base, de forma cónica, para terminar en una forma semiredonda en la parte superior. Además, es sensible al calor, deformándose rápidamente al quedar expuesto al sol. Con ello pierde el valor comercial. De todos modos las compraban a menor precio los fabricantes de corsés de mujeres.

Los cetáceos barbados usan sus barbas para filtrar sus alimentos, tienen una lengua que llega a pesar cuatro toneladas en los ejemplares grandes; sobre su cabeza se encuentran ubicadas las fosas nasales, compuestas por dos orificios, separados por una membrana fina por donde espauta y aspira el aire. El espauto alcanza alrededor de seis metros de alto cuando viene regresando a la superficie del agua. Pueden permanecer sumergidas hasta una hora y si son perseguidas se mantienen fuera del agua siete a ocho minutos. Nadan a una enorme velocidad sobre y bajo el agua. Resulta impresionante verlas salir al lado de las embarcaciones que las persiguen.

La carne de las ballenas es comestible y es sabrosa, especialmente cuando se trata de animales jóvenes. En Chile hubo preferencia por el consumo de la carne de Fimbaquí, Ceibal y Bride, por ser blanda, sin grasa, de buen sabor y presentación. Los consumidores la preferían por su bajo costo en comparación con la carne de vacuno. Los tripulantes chilenos la consumían con mucho agrado, al extremo que aprendieron de los japoneses a consumir unas tripas de cetáceo, semejantes a los chunchules de vacuno, en cuanto a sabor y consistencia. La carne de la ballena Bride es rosada, de buena presentación y es la mejor de todos los cetáceos conocidos.

EL PRIMER BARCO

En 1933, la firma Macaya compró su primera embarcación para remolcar cetáceos. Adquirió en el puerto fluvial de Valdivia al *Caupolicán*, de construcción en madera. Esta nave le permitió a la empresa aumentar el radio de acción de remolque, constituyendo un gran progreso en la modernización de la industria. En 1936 consiguieron la segunda nave en Puerto Montt; ésta era de fierro, conocida con el nombre de *Atlas*. Ya se encontraba en sus últimos años para que la mandaran al cementerio del desguace, pero las necesidades de la empresa Macaya eran superiores y la compraron con la finalidad de seguir aumentando la capacidad de remolque de ballenas hacia la planta instalada en la Isla Santa María. Esta flota

permitió trasladar las chalupas varias millas marinas fuera del puerto, en la búsqueda de mamíferos que, cuando se encontraban podía arrastrárselos, ya no con las chalupas a remo. Ahora se acoderaban al costado de las naves para conducirlos a la planta de faenamiento, operación que se realizaba sin mayor pérdida de tiempo, beneficiándose los empresarios, especialmente cuando se trataba de mamíferos de carne. Así no se alcanzaba a descomponer el producto.

Los capitanes, cada vez que mataban animales para el consumo, regresaban inmediatamente a la planta. Sabían que se debían elaborar dentro de las 24 horas, para no perjudicar los filetes. Con eso conseguían tener un elemento de primera calidad para la venta, logrando obtener así un mejor precio.

LA COMPRA DEL *JUAN I*

En 1944, la Compañía Industrial vendió a Macaya Hermanos el *Juan I*, con el compromiso de no contratar a ningún funcionario de su empresa para la dotación de la nave, para evitar la competencia. Sabiendo que Macaya no tenía cañoneros, pilotos ni capitanes. Se aceptó el compromiso y fue respetado, haciendo honor a la reputación de la Sociedad; con ello mantenía su tradicional seriedad en todos los aspectos.

Francisco y Leovigildo, cada vez que comprometían su palabra, como representantes de la compañía, no se apartaban ni una coma del documento firmado, aunque posteriormente salieran perjudicados.

El barco no contaba con radar ni otros instrumentos modernos de navegación. Todo se realizaba en base a la experiencia del capitán, haciendo uso de la carta de navegación, Rosa de los Vientos y las paralelas para trazar rumbos y más rumbos durante la travesía en el océano.

Aunque la nave no reunía todas las condiciones para realizar la cacería de ballenas, de todos modos servía más que perseguir los cetáceos en chalupas a remo.

En la parte de proa traía instalado un cañón para dispararle a las ballenas, a la distancia de ochenta metros con precisión. Y cuando el disparador no impactaba era porque andaba con el pulso tiritón, producto de haberse dado una gran farra.

En 1945 adquirieron en Terranova al *Juan II*, buque que fue traído al puerto de Talcahuano por los ingleses. La nave era más moderna y disponía de un sistema de alumbrado a base de dínamo que sólo funcionaba cuando la máquina permanecía en funcionamiento y cada vez que fondeaban en los puertos se apagaba. En ese caso se recurría a la instalación de faroles, ubicados en diferentes sitios reglamentarios de cubierta. Estos se alimentaban con aceite de ballena, elemento que el capitán ordenaba mantener una buena reserva, por lo que pudiera suceder durante la permanencia en alta mar.

El aumento de la flota con instalaciones de instrumentos más modernos permitió a la empresa elaborar mayor cantidad de cetáceos durante el año.

En ese tiempo no se encontraban capitanes balleneros en el país; la empresa se vio obligada a contratar un oficial alemán y un arponero noruego.

El capitán era un hombre viejo de ochenta años, incluso le costaba trazar rumbos con plena seguridad, constituyendo un gran peligro para la nave y la tripulación. La podía encallar en cualquier momento en los arrecifes de la costa.

En tanto el arponero resultó ser un ciudadano corto de vista, y cada vez que disparaba, erraba el blanco; se le iba demasiado alto o muy bajo el tiro.

La contratación de los oficiales fue una tragedia para la empresa. Estuvo a punto de quebrar. En los dos meses de permanencia en faenas no hubo producción. Se vieron obligados a despedirlos por ineficientes, aunque estaban conscientes que no encontrarían personal capacitado para el reemplazo.

Por suerte, Neftalí y Enrique Macaya Medina se encontraban tramitando el título de capitán ballenero y determinaron hacerse cargo de la nave.

Al día siguiente salieron mar afuera, en busca de cetáceos. Lo hicieron con tan buena suerte que cuando navegaban a noventa millas del Puerto Norte, divisaron una manada de ballenas de barba, alimentándose en un bolo de sardinas, formado por un enorme cardumen de sierras grandes.

Las ballenas andaban concentradas, comiendo con las fauces abiertas, recolectando hasta sesenta toneladas de pescado y agua en cada pasada que hacían.

Los capitanes, sin experiencia y sin práctica, acercaron el barco, dispuestos a disparar. Ordenaron llevarlo a marcha lenta para no ahuyentar a los animales. Y cuando estuvieron a tiro le dieron el cañonazo. Lo hicieron con tal precisión que el animal corrió un poco y cayó muerto. Se entusiasmaron y continuaron disparando, hasta dar cuenta de dos más. Como estaba haciéndose de noche determinaron regresar, más contentos que si hubiesen encontrado un barco pirata cargado con doblones. No podía ser de otra manera, era su primera incursión en la búsqueda de ballenas, y haber muerto tres ejemplares constituía levantarle el ánimo a los ejecutivos de la empresa.

No sabían cómo se estibaban para remolcarlas a la planta, pero no faltó el ingenio de los tripulantes, quienes le colocaron un estrobo en la cola y la izaron al costado del casco. En seguida, trazaron rumbo directo al puerto, más contentos que un chivo mamando. Al aproximarse, hicieron sonar la sirena tres veces consecutivas, para indicar que traían tres ejemplares. Nadie les creyó, porque habían salido por primera vez a incursionar en la caza de mamíferos, sin ninguna experiencia.

El abuelo mandó a dos muchachos para que fueran a buscarlos a bordo y grande fue la sorpresa al encontrarse con los cetáceos colgando del barco.

En la misma noche comenzaron a realizar las maniobras para arrastrarlos hacia tierra. Se mandaron a buscar cuatro yuntas de bueyes. Los enyugaron, les colocaron las cadenas y el estrobo al yugo, para dirigirse a la rampa. Allí se conectaron a las cuerdas que ya les habían colocado a los animales para tirarlos hacia tierra, buscando la manera que pudieran quedar lo más afuera posible, para que la gente no trabajara metida en el agua.

Los especialistas con el espel comenzaron a sacar lonjas, desde la cabeza hacia la cola, de un ancho de sesenta centímetros por el largo del cetáceo. Se iban tirando con el cabrestante movido a vapor. En seguida se trozaban en pedazos del tamaño de la entrada del cocedor. Una vez repleto, lo cerraban y le inyectaban el

vapor a presión, con una temperatura de ciento veinte grados Celsius, por espacio de dos horas. A medida de su derretimiento se comenzaba a sacar por las conexiones de la parte inferior, de donde se mandaba a los estanques de almacenamiento. Permanecieron una semana en faenamiento, convirtiéndolos en aceite y harina. Al término de la operación, el olor era tan desagradable como el producido por las pesqueras de Talcahuano.

Las últimas tres naves fueron adquiridas a los ingleses en las Islas Malvinas, cuando éstos renovaban la flota ballenera. El *Juan I* fue el buque escuela, para capitanes, pilotos y cañoneros de la empresa.

EL PORTUGUES DA SILVA

Juan Da Silva salió de Portugal a la edad de 18 años, con destino a los yacimientos de oro de California, en la época de la fiebre de ese noble metal. Llegó a Boston y se trasladó en barco al Golfo de México, siempre por territorio norteamericano hasta llegar al lugar deseado, donde tuvo que realizar cualquier tipo de trabajo para sobrevivir, en un país del cual desconocía hasta el idioma.

Permaneció en California sin haber conocido una sola pepa de oro, alrededor de un año. Eso lo convenció de que no tenía ninguna posibilidad ni siquiera de alcanzar un buen trabajo, por lo que determinó embarcarse como tripulante en las naves balleneras que salían hacia el Pacífico Sur, en busca del importante combustible que necesitaban los diferentes países para alumbrarse y hacer trabajar las máquinas. En esa época no existía otro tipo de carburante que no fuera el aceite de ballena, por lo que los norteamericanos ya habían organizado grandes flotas de fragatas, destinadas a surcar los océanos del mundo, en la búsqueda de cetáceos para extraerle el aceite y hacer su próspero negocio.

Juan Da Silva aprovechó de hacer tres viajes hacia el Pacífico y en el tercero se desembarcó en el puerto de Valparaíso, continuando viaje hacia el puerto de Lota, atraído por el incipiente desarrollo de las minas de carbón, destinadas a solucionar el gran problema de la falta de combustible en el planeta.

De este tema se hablaba en todo el mundo, que las minas de Lota tendrían enorme futuro para el desarrollo de la gran industria. Y fue lo que sucedió para los trabajadores del campo, quienes pretendían, en forma unánime, convertirse en operarios de esos yacimientos.

Juan Da Silva se radicó en el puerto minero y comenzó a legalizar su documentación. Al inscribirse en el Registro Civil le quitaron el "Da", dejándolo sólo como Juan Silva, sin que éste se diera cuenta en el momento de ser inscrito en el libro correspondiente. De eso se percató cuando contrajo matrimonio con Fresia Home, descendiente de familia inglesa que había llegado a trabajar en las minas del empresario Matías Cousiño.

El matrimonio Silva-Home alcanzó a tener tres hijos: Aída, Alejandro y Fernando, antes que Fresia falleciera de una prolongada enfermedad al estómago, que la dejó en los huesos. Resultaba penoso, más tarde, verla en esas condiciones,

cuando había sido una dama dueña de un bello físico que paseó en su juventud en la zona.

Al poco tiempo del fallecimiento, Juan Silva se trasladó a la Isla Santa María con sus descendientes. Allá, al poco tiempo, se volvió a casar con la sobrina de Juan Macaya Aravena, conocida con el nombre de Isabel Macaya.

La llegada de Juan Silva a la Isla significó un aporte en conocimientos tecnológicos en la caza y elaboración de los cetáceos, en 1890.

EL HIJO DEL PORTUGUES

En una oportunidad se encontraba Alejandro Silva rompiendo la tierra, cerca del Puerto Inglés, para sembrar papas de temprano. Para ello debía pasar el arado tres veces, en fechas diferentes, para moler los terrones duros. La primera vez que pasó la herramienta sacó osamentas humanas, flechas, utensilios de greda y restos de vestimentas. Llegó a la conclusión que se trataba de un cementerio aborigen de los primitivos habitantes de la Isla, en la época que el peñón se encontraba cubierto de árboles nativos.

Sacó varios objetos y se los pasó a Jorge y Anselmo Macaya Silva para que se los trajeran al inspector general del Liceo A-21 de Talcahuano, Osvaldo Llanos Del Castillo, para que los entregara en algún museo de la zona.

EL FARALLON

Son dos rocas, ubicadas distantes del extremo norte de la Isla. El más grande está dotado de vegetación poco abundante, pero aún así se criaban chivos, que al poco tiempo de permanecer en el islote se ponían salvajes y se reproducían en forma acelerada. Para beneficiarles se les tenía que disparar de lejos, porque apenas divisaban gente se metían en lo más escabroso del peñón.

La piedra tiene una playa hermosa, cubierta de arena blanca y suave como seda, por lo que los isleños iban en el verano a pasear. Entre ellos, Juan Macaya Aravena, quien salía temprano con la familia para desayunar en el farallón.

A veces se complicaba el desembarque, cuando la mar se encontraba reventando con fuerza. En esos casos se esperaba el sagio para penetrar la zona peligrosa y llegar a la playa, donde varaba la embarcación con gente y todo el cargamento de alimentación.

Aunque el abuelo tomara todas las medidas de seguridad para que las visitas no fueran afectadas por los golpes de agua, siempre se mojaban, pero como eso sucedía en verano no tenía mayor importancia, porque la ropa pronto se secaba en el cuerpo de las personas.

El islote tenía una pequeña vertiente de agua dulce, que la gente juntaba en conchas de locos para beber durante el día.

Mientras se permanecía en el lugar, todos salían a buscar marisco por los alrededores del islote. Encontraban locos, piures, erizos y apancoras reinas, medidas

en los huecos dejados por las piedras que permanecían sumergidas. Eso lo hacían como una manera de entretenerse durante el día, porque, generalmente iba un buzo para sacar marisco y congrios para el almuerzo y también aprovechaba de cosechar jaibas reinas para cocer y servirse a cualquiera hora del día. El marisco y el pescado no faltaba para las Fiestas Patrias, Pascua y Año Nuevo.

El asunto era que todos quedaban contentos de haber permanecido en el islote, disfrutando de ese agradable ambiente marino, donde se escuchaba el graznido de las diferentes aves y el constante gruñido de los lobos marinos, peleándose un lugar en la roca para descansar al sol; allí permanecían durante toda la tarde y cuando les daba hambre comenzaban a deslizarse por las rocas hacia el agua, para salir a buscar peces y saciar su apetito. Se divisaban de lejos, desplazándose a gran velocidad, en persecución de los peces, y cuando los atrapaban, sacaban su cabeza fuera del agua para engullírselos. La gente se pasaba horas y horas observándolos cómo operaban para comer.

El abuelo, en muchas oportunidades, se quedó a pasar la noche con sus visitas en el peñón, para que conocieran el efecto del mar en la oscuridad, con el ruido estremecedor de las olas sobre las piedras y los ruidos extraños, de tarde en tarde, llegados del otro lado del cerro.

Cuando sentían cosas extrañas, nadie hablaba, hasta quedarse dormidos, unos metidos en las cuevas del peñón, otros debajo de las inclinaciones de las piedras, cerca del fuego que se hacía para asar piures y cholgas, productos consumidos en abundancia, especialmente por las visitas llegadas del continente, a quienes se les invitaba con semanas de anticipación.

En 1945, el peñón fue blanco del más poderoso acorazado de nuestra Armada, dejándole dos perforaciones de alrededor de cinco metros de profundidad, sin salida, donde, seguramente, permanecen alojados los proyectiles.

EPIDEMIA DE TIFUS EN ISLA SANTA MARIA

En 1924 se produjo en la Isla Santa María una grave epidemia de tifus exantemático. Se desarrolló rápidamente entre la población, lamentándose la muerte de doce jefes de hogar en pocos días. Informada la Armada, hizo instalar un hospital de emergencia para iniciar el control de la enfermedad, antes que terminara con la población de pescadores.

El hospital funcionó en la escuela, y ésta, a su vez, en el local de la sede social del gremio artesanal.

Un problema grande era la falta de agua potable en toda la Isla, acentuado en la parte alta del Puerto Norte, y pese a que en el faldeo existían algunas vertientes que sacaban de apuro a las dueñas de casa. Los afectados construyeron estanques de almacenamiento de agua lluvia, tal como lo había hecho la Armada, en el Faro, con buenos resultados.

Los uniformados vacunaron a toda la población y detuvieron el contagio en corto tiempo, regresando al continente al cabo de su misión.



Cachalote en proceso de faenamiento, en factoría de Chome, en 1953.



LUIS MACAYA SILVA, sentado sobre una quijada de alfaguara en Chome, conversando con Domingo Silva Macaya.

ANSELMO RIQUELME Y EL CAÑÓN

El buzo de escafandra Riquelme Silva andaba una mañana hurgueteando los bajos, como era su costumbre, en la búsqueda de locos, cuando, sin pensar, se encontró con el cañón de un barco pirata, frente a las arrecifes de Las Dolores. La pieza se encontraba enterrada en el fango. Apenas se alcanzaba a divisar, como cuerpo extraño en ese sitio. Fue y lo comenzó a sacar para cerciorarse de sus dimensiones, en cuanto a su largo y diámetro. Mientras lo hacía, se levantó una cortina de agua negra, con la suciedad del fondo. Eso le impidió continuar viéndolo y determinó pedir que el telegrafista lo subiera a la superficie, donde se aproximó al bote y colocó los pies en la escala. Ahí permaneció hasta que el líquido nuevamente recuperó su estabilidad y volvió a descender. Descubrió, entonces, unos bolones de bronce, de un apreciable peso; trató de moverlos y no fue capaz de hacerlo. Se detuvo y comenzó a observar, sin ver otras cosas en todo el contorno. Y como iba

en busca de marisco, continuó su tarea. Durante el día sacó una apreciable cantidad y determinó regresar temprano al puerto.

Desembarcó, se fue para la casa, allá se lavó y pasó a servirse una contundente cazuela de congrio colorado que le había preparado su esposa, María Cartes, quien era especialista en los productos marinos. Pero a Chemo, lo que más le gustaba era el estofado de locos trozados, con rollizos bien aliñados. Eso constituía su plato favorito, sin desconocer que le gustaban todas las especies. El hombre era un lobo terrestre. Siempre se le divisaba caminando con un congrio en la mano, en dirección al domicilio.

En la tarde, después que atendió al estómago, salió para la casa de los Macaya, a contarles que había encontrado un cañón en los Bajos de Las Dolores. Los jóvenes Macaya lo escucharon y se pusieron de acuerdo para ir al día siguiente a sacarlo, en la lancha llamada *Santa María*, de propiedad de la familia.

Se embarcó Neftalí, Enrique, Anselmo y Juan Segundo Macaya Medina, Anselmo Riquelme Silva y los hermanos Adrián y Ernesto Silva.

Salieron de madrugada para estar temprano en el lugar. Para ganar tiempo

JOSE ANSELMO RIQUELME SILVA. Nació el 26 de diciembre de 1911, en Llico de Arauco. Siendo muy niño, llegó con sus padres a Isla Santa María. El 15 de diciembre de 1937 se casó con María Ceferina Cartes Cartes. Tuvieron 7 hijos.

Desempeñó el oficio de buzo de escafandra en Isla Santa María. Encontró un cañón de bronce de barco pirata que permanece como reliquia en la colonia penal de Isla Santa María. En 1954 ingresó a la Industria Ballenera Macaya Hermanos, radicándose en el puerto de San Vicente, Talcahuano. En 1964 se acoge a jubilación y se quedó a vivir en el puerto.



fueron vistiendo al buzo Anselmo Riquelme Silva. Le colocaron las medias de lana, el camisón del mismo tejido para neutralizar el frío y enseguida lo metieron dentro del traje de buzo. En el momento en que arribaron al lugar, le atornillaron el casco y le colocaron el cinturón de plomo a la cintura y los zapatos especiales de cuatro kilos cada uno. Con eso, apenas caía al agua se iba rápidamente al fondo. Y cuando lo tuvieron todo listo lo lanzaron.

El buzo, con el cabo en la mano, comenzó a estibar el cañón de la mejor manera, para que no se les cayera al levantarlo. Cuando lo tuvo listo, comunicó para arriba. Los tripulantes comenzaron a bregar, pero como se encontraba metido en el fango, les costó una barbaridad para desprenderlo. Cada vez que hacían fuerza, la embarcación se inclinaba peligrosamente. No pararon hasta que lo tuvieron en la cubierta, después de ingentes esfuerzos.

El artefacto se encontraba intacto. No le había afectado ni el lodo, ni el agua salada. Medía un metro cincuenta y tenía una inscripción que señalaba: "Sólo Dios nos devorará".

En el puerto fue desembarcado y se le arrastró con bueyes para la casa de los Macaya, donde quedó instalado para que después aprovecharan de disparar en los días de Fiestas Patrias y para el Año Nuevo. Se cargaba por la boca, le encendían el mechero y funcionaba como en sus mejores tiempos.

Cuando murió el abuelo, Juan Macaya Aravena, la familia se trasladó a Talcahuano, y lamentablemente la casa quedó sola. Cuando regresaron, el cañón se encontraba en la Colonia Penal. Nunca supieron cómo fue a dar a ese lugar.

BARCOS HUNDIDOS

He visto desaparecer en las embravecidas aguas del mar muchos barcos, decía Juan Macaya Aravena, cuando se ponía a conversar sobre los temporales y sus consecuencias, en las proximidades de la Isla Santa María. Acontecimientos que permanecían en su inventario intelectual como si hubiesen sucedido el día anterior.

Era así como recordaba, con una precisión extraordinaria, el encallamiento del ballenero conocido como *El Pingüín* en una noche de temporal, en el cementerio de barcos desaparecidos, conocido como Punta Delicada. Era un banco de arena, desconocido para muchos capitanes de naves extranjeras, que trataban de protegerse de las tempestades dentro del Golfo de Arauco. Treinta años más tarde se encontraba al lado norte, arrastrado por la corriente y los violentos temporales que se producían en 1920, en la zona.

El banco de arena se formó al sureste del Puerto Sur, dentro del Golfo y avanza en dirección a la costa de Laraquete. Todos los años cambiaba un tanto su posición, dependía de los temporales y la corriente. Tiene alrededor de tres kilómetros, desde la isla en dirección a la tierra. Es posible que algún día llegue a unirse con el continente.

El espolón está cubierto de machas, donde se puede cosechar enormes cantidades de ejemplares, en pocas horas.

Antiguamente, desde donde nace el banco de arena, tenía una profundidad de más de seis brazas. Hoy está convertida en un montón de dunas y su prolongación constituye un permanente peligro para las embarcaciones que entraban por la boca chica del sur, especialmente en las noches (1909).

En 1892 encalló en el Puerto Sur *El Plaid*, en dirección a Punta Delicada. La empresa, dueña de la nave, trató de desvararla. Para ello comisionó a un especialista de apellido Becker, quien se encargó de la operación. Pero, a pesar del gran esfuerzo, le fue imposible materializar la obra.

Posteriormente, los propietarios confiaron la tarea a una firma alemana, que llevó operarios y maquinaria del continente, consiguiendo reflotarlo. La nave fue trasladada al puerto fluvial de Valdivia para repararle los daños. Después se destinó al cabotaje como barco caletero, distribuidor de vituallas, en los diferentes puertos nacionales.

El *Liverpool* se perdió, sin que se encontraran restos de su tripulación en la zona en 1892. En 1880 se varó el barco *La Teresa* en el *Dormido de Afuera* y quedó junto a otros tres que lo hicieron primero. También quedaron *El Morvis*, *El Talavera*, *El Morris*, *El Toltén*, *El Carstwari*, *El Jawar*, etc.

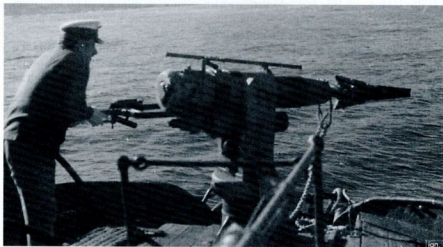
El naufragio de la barca *Adela* le dejó los más tristes recuerdos de su vida. En la noche del mes de agosto de 1914, se declaró un frenético temporal en la zona. Sorprendió a la nave a cincuenta millas de la costa y la comenzó a dismantelar, quebrándole los mástiles con la fuerza del viento en el velamen, al resistir las repechadas de las ráfagas, al tratar de entrar al Golfo. A las nueve de la mañana, apenas salieron a observar el mar, se dieron cuenta de la presencia del buque, luchando contra la marejada, para aproximarse a la Isla. Se encontraba a menos de dos millas con sus mástiles destrozados. El viento tormentoso en la noche, se los quebró y, apenas, sobre el trinquete, se levantaba un pedazo de vela. Era lo único que le quedaba de su arboladura. Frente a la dolorosa situación en que se encontraban los tripulantes y oficiales de la nave, no trepidaron en exponer sus vidas para salvarlos de la muerte segura que los esperaba. Lanzaron sus chalupas para ir a rescatarlos, pero se encontraron con el viento huracanado, que llegaba a levantar las embarcaciones, tirándolas para el lado, impidiéndoles avanzar hacia los naufragos. A pesar de su gran esfuerzo, les fue imposible prestar ayuda. El capitán, viendo que la nave no tenía salvación, en una última esperanza, dirigió la proa de su nave a las playas de Punta Delicada, buscando salvar a la tripulación, pero, tuvo mala suerte, el buque se hundió antes de llegar.

Los marineros echaron los botes salvavidas al agua y comenzaron a luchar contra el mar embravecido, tratando de alcanzar tierra. El agua y el viento tuvieron más fuerza y fueron lanzados contra el roquerío de la costa, donde se despedazaron sus embarcaciones. Sólo fueron rescatados nueve hombres de la dotación del barco. El resto no fue ubicado posteriormente.

Estas son algunas de las naves que, por uno u otro motivo, se encallaron en las proximidades de la Isla Santa María, cuando la navegación se realizaba a vela.

Se estima que en los alrededores permanecen más de sesenta buques, durmiendo el sueño eterno, en el fondo del mar.

EL CAÑÓN DE JORGE



El capitán y cañonero Jorge Macaya Medina, preparándose para disparar.

Algunas ballenas llegan a tener hasta 540 barbas en el hocico. Las mantiene incrustadas en la mandíbula superior. Las de mayor tamaño alcanzan hasta 5 metros de longitud, especialmente las del centro. Las barbas le sirven para filtrar el alimento.

La de la figura tiene un largo de 1.30 metro, por 10 centímetros de ancho en la base y un centímetro en la parte superior, con un espesor de 8 mm. Uno de los lados de todas las piezas filtradoras está cubierta de gruesas cerdas, tal como se puede apreciar en la foto. La composición de la plancha tiene una semejanza con el caucho.





El primer barco de construcción en hierro, comprado por la empresa Macaya en Isla Santa María, para remolcar ballenas, fue el de la figura, llamado Atlas, en 1936. Era una vieja nave.



El *Juan IV*, de mayor radio de acción y más moderno, con un mástil de 33 metros de alto, donde va la cofa del observador de ballenas. Año 1953.

ENRIQUE Y NEFTALI



ENRIQUE MACAYA MEDINA, nació en Isla Santa María, el 25 de agosto de 1906. Fue capitán ballenero de la empresa Macaya Hermanos y comandó el *Juan V*, *Juan IV* y el *Juan III*. Se acogió a jubilación en 1971 y se radicó en el puerto de Talcahuano. Falleció en 1991. Enrique y Neftalí fueron los profesores de las nuevas generaciones de oficiales de la empresa Macaya Hermanos.

NEFTALÍ EDUARDO MACAYA MEDINA, nació en Isla Santa María, en 1912. Fue capitán ballenero de la empresa Macaya Hermanos y comandó el *Juan V* y el *Juan IV*. En 1972 se acogió a jubilación y se radicó en el puerto de Talcahuano. Falleció en 1986.



Ex Planta Ballenera de Chome, construida en 1950. Se mantuvo en funcionamiento hasta 1982.

ANSELMO SEGUNDO

Este capitán ballenero anduvo en la mayoría de las unidades de la flota, pero donde más permaneció fue en el *Juan IV*. Eso lo recordaba después con nostalgia, sobre todo cuando remolcaba, en una oportunidad, cuatro cachalotes grandes, al sur de la Isla Mocha. Venían con un temporal furibundo y con cero visibilidad.

El barco, con el viento por la proa, apenas avanzaba con el peso de los animales, al venir oponiendo resistencia a la corriente y el viento. El capitán se dio cuenta que de continuar en esas condiciones, en la noche corría peligro, por lo que determinó descolgar dos ejemplares. Lo hizo con el dolor de su alma, porque había andado toda la tarde tratando de liquidarlas. Pero, frente al peligro, no le quedaba otra alternativa para alivianar el buque. En realidad fue una determinación oportuna, porque salvó la nave.

Horas después, vinieron grandes olas que comenzaron a hundirlo, lentamente. El agua lo anduvo trayendo veinte minutos sumergido. Los tripulantes comenzaron a despedirse de la sabrosa vida, convencidos que el buque no recuperaría su estabilidad. Por suerte disminuyeron los golpes de agua y comenzó a salir a la superficie con una lentitud que ponía los pelos de punta.

Después, el comandante se felicitaba de haber tomado tan drástica determinación, que de no haberlo hecho el barco se hundió con el exceso de carga.

La zona de Isla Mocha es uno de los lugares del litoral donde se producen fuertes vientos del surweste, durante gran parte del año, significando pérdidas de embarcaciones menores con tripulantes y todo.

Otro de sus tantos recuerdos era aquel momento en que el observador de la cofa divisó en el horizonte un extraño batir de agua, lo que comunicó inmediatamente al capitán. Este hizo cambiar el rumbo para verificar de qué se trataba. Cuán grande fue la sorpresa al ver que una manada de orcas había logrado encerrar a una ballena cétal, a la que se estaban comiendo viva. La pobre se lamentaba de cada pedazo que le iban sacando las asesinas, sin poder escapar. El comandante, conmovido de ver una lucha tan desigual y cruel, las atacó con el cañón, y ni aún así, dejaban de comer. Cuando lo hicieron, ya se encontraban seis asesinas muertas y flotando. El resto escapó a toda velocidad hacia el Weste. En el momento que llegaron con ellas a Chome, le pidió a los despostadores que les examinaran el contenido del estómago, para cerciorarse de la cantidad de trozos que mantenían en el vientre. No hubo ninguna que no tuviera pedazos recién ingeridos, hasta con el cuero. Información que le comunicaron por radio al barco. El capitán la necesitaba para dejarla registrada en el libro "Bitácora de la nave", donde quedaban todas las novedades acontecidas durante la navegación. El libro bitácora constituía un valioso documento del buque y tripulación.

Macaya transitó sobre el lomo del océano durante 30 años, en sus viejos y nobles barcos balleneros, sin ningún accidente de envergadura que ameritara dejarlo registrado en su bitácora.

El libro permanecía en el puente de mando, en los cajones de su escritorio, y lo cuidaba con una sensibilidad extraordinaria, para cuando dejara de navegar y

poder, posteriormente, tener material para contarles a sus nietos y familiares los diferentes sucesos acontecidos en alta mar, en sus largas navegaciones, en búsqueda de cetáceos.

En otra oportunidad navegaban a ochenta millas de la isla, cuando, sorpresivamente, divisaron a una pareja de orcas, llevando a su hijo al medio. El ballenato, haciendo uso de su energía, trataba de alejarse en forma independiente, sin control de sus mayores. En eso, la madre avanzaba y le pegaba con las aletas y lo lanzaba hacia el centro con la trompa. Momento en que se escuchaba un fuerte gruñido de la cría, quien continuaba nadando entre sus progenitores. En el fondo, le andaban enseñando a valerse por sus propios medios. De pronto, divisaron, a esa altura del océano, un lobo descarriado, balanceándose sobre la cresta del oleaje en dirección al continente, y se fueron a toda velocidad contra el animal. El lobo, desesperado, emprendió la carrera a toda marcha, y se fue a proteger debajo del casco del buque, en las proximidades de la hélice, lugar difícil para que lo sacaran las asesinas.

El capitán, apenas vio el suceso, hizo detener la máquina para no tener problemas con la hélice, al golpear a los animales. Podía quebrársele una aspa.

Las orcas estaban furiosas y trataban de sacar al lobo de su refugio. Tanto que comenzaron a empujar al ballenato para que lo hiciera; el pequeño no entendía las intenciones de sus mayores, formándose un espectáculo conmovedor, entre los asesinos y la víctima. El pobre lobo se lamentaba, desesperadamente, adherido a la quilla del barco, mientras las orcas rondaban alrededor del buque, bufando enojosamente, al no poder alcanzar a su víctima. Esto gatilló la sensibilidad del capitán y tripulantes, quienes determinaron defender a la víctima, lanzándoles a las asesinas toda clase de proyectiles que tuvieron a mano para alejarlas. Una vez que se logró, tendieron una red y lograron embolsarlo para subirlo a bordo. En cubierta quedó tendido en la misma posición que fue dejado, sin hacer uso de sus fuertes energías, demostrando una humildad a toda prueba.

Cuando las ballenas se marcharon, el capitán ordenó cambiar el rumbo para alejarse de las fieras. Cuando éstas desaparecieron del horizonte, volvieron a lanzar al lobo a su medio, pensando que ya no corría peligro. Tremendo error. Al poco rato aparecieron más furiosas, venían decididas a terminar con su presa. No les quedó más remedio que tender, rápidamente, el paño de red, para sacarlo del agua, antes que llegaran las bestias desesperadas, a terminar con su víctima. Ahora hasta el ballenato embestia la embarcación con su trompa, pidiendo la devolución del lobo.

Frente a tan desgarrador panorama, el capitán Macaya ordenó hacer funcionar la máquina para alejarse del sitio y de las fieras que continuaban dando vueltas a la nave, resoplando y golpeando el agua a todo pulmón y fuerza, demostrando su malestar, enfurecidas.

La nave partió hacia tierra, mientras las quillas, resignadas, abandonaron el lugar, en dirección al northwest. Cuando desaparecieron del horizonte, se regresó al lobo nuevamente al agua. Apenas tomó contacto, salió nadando desesperado hacia tierra, como si el mundo se le terminara. Y cuando estuvo cerca del peñón,

dio un enorme salto, quedando tendido sobre una roca plana, a todo su largo, más cansado que una ballena arponeada.

En el momento que la nave pasaba frente al peñón, el lobo levantó la cabeza, los quedó observando por varios minutos, seguramente agradeciendo el noble gesto del capitán y su tripulación, en la preservación de su vida.

Para Macaya era desagradable ser testigo de situaciones de esta índole, en pleno océano, donde las manadas de lobos eran devoradas por las ballenas asesinas. Estas los perseguían a gran velocidad y los iban trozando hasta terminar con toda la existencia. Después regresaban a banquetearse.

Mientras morían, quedaban saltando en el agua, metidos en un charco de sangre y líquido marino.

Las quilas no despiertan mayor interés de las flotas balleneras, por su bajo rendimiento en aceite. Y por lo demás, no pasan más allá de tener nueve o diez metros de largo. Pero tienen unos poderosos dientes, suficiente para liquidar a sus víctimas de un solo apretón.

LLEGADA A PUERTO

Anselmo Segundo Macaya S., cuando llegaba al puerto, autorizaba a su tripulación para saltar a tierra, dejando, previamente, la guardia correspondiente para el reabastecimiento y tener al buque en condiciones de zarpar en cualquier momento. Ellos sabían que el capitán en esto era exigente. Le gustaba que se cumplieran las órdenes en el plazo estipulado. Tanto que cuando fijaba hora de salida a un tiempo determinado, el buque comenzaba a moverse en ese preciso momento, con todo su contingente, en sus respectivos puestos de trabajo. Los tripulantes se cuidaban para que no los desembarcara por negligentes y falleros.

Una tarde que tenía el barco fondeado dentro de la Bahía de San Vicente, el "guachimán" fue a encender los faroles y los encontró faltos de combustible. Fue al pañol y sacó el envase con bencina, en vez del aceite de ballena y le colocó a cada uno de los faroles su correspondiente medida.

Al encenderlos se produjo una violenta explosión que cubrió el casco de humo. Desde el muelle, la gente pensó que el barco se había incendiado y salieron corriendo a comunicarle a Macaya el desastre.

El capitán, al escuchar la voz de incendio, salió desesperado hacia el muelle. Se embarcó en la panga y lo llevaron, rápidamente, para el barco.

Allá encontró al "guachimán", todo asustado y temeroso por un posible despido por su confusión. Sin embargo, ello no sucedió, y no pasó más allá de llevarse un gran susto los tripulantes y oficiales.

ACCIDENTE EN CHALUPAS BALLENERAS

Luis Macaya Silva fue uno de los buenos arponeros en las chalupas. Clavaba el

fierro con precisión en el lugar exacto, por debajo de la aleta pectoral. Bajo su puntería cayeron muchos cetáceos.

En una de sus múltiples operaciones, giró distraídamente el cuerpo hacia popa y pasó a llevar el percutor del Dátingan y se disparó. Con tan mala suerte que la granada le pasó por el centro de la mano y se la destrozó. Los compañeros le atendieron, vendándose la con pedazos de camisa para evitar que se desangrara. En la noche pasaron a informar del accidente a los isleños y continuaron a toda marcha hacia San Vicente, en el "Caupolicán". La travesía demoró cuatro horas. Llevaron al herido a la clínica del doctor Luis de la Cerda, en Talcahuano, donde sólo pudo ser atendido por el profesional en la noche, ya que éste no se encontraba en el puerto. El médico le armó la mano y se la curó, pero al día siguiente mostraba síntomas de gangrena, lo que hacía aconsejable su amputación. Sin embargo, De La Cerda y el Dr. Bursmeister decidieron colocarle la mano en un recipiente de agua tibia, con un poderoso desinfectante, durante tres días. Al examinarlo nuevamente estaba mejor y lograron salvársela, aunque le quedó el pulgar junto con el índice. Ello no fue mayor preocupación para el ballenero y poco después salió a trabajar normalmente, e incluso, manejaba su automóvil.

El Dátingan era un tubo cilíndrico de bronce, de unos 35 centímetros de largo por 2 pulgadas de diámetro. Se cargaba por la boca y se lanzaba a mano sobre la presa arponeada para acelerar su muerte. Iba colocado sobre una pesada vara de dos metros de longitud y la lanzaba el segundo remero de la chalupa, personal especializado en el manejo y preparación de espoletas con explosivo.

Luego de varios accidentes, la responsabilidad de disparar el Dátingan se entregó al primer remero, al que va en primera fila de proa. El instrumento comenzó a usarse en 1930, como ayuda para liquidar a los cetáceos cazados en chalupas. Luego se inició el uso de una escopeta de bronce en los barcos balleneros. Lamentablemente se desconocía el manejo de este artefacto y la cantidad de pólvora a colocarle, de modo que fue suprimido, luego que varios tripulantes sufrieron fuertes golpes e incluso fracturas de la clavícula al disparar.

En una oportunidad, caminaba por el centro del "perfumado" puerto de Talcahuano y me encontré con un tripulante ballenero, apodado "cabeza blindada". Este me invitó a servirse unos tragos de pipeño, a uno de los negocios de mala muerte que abundan, como un mal endémico, en el sector de la calle Valdivia. Acepté y entramos a uno de los tantos clandestinos. El hombre era integrante de la empresa Macaya Hermanos y tenía gran facilidad de expresión, lo que le permitía narrar sus experiencias con gran fluidez. Contaba que en una oportunidad se encontraban a 150 millas de la costa, al northwest de San Vicente, cuando avisaron a una gran cantidad de alfguaras con sus crías, flotando como manchones de sargazos a la deriva.

El capitán bajó del puente de mando de inmediato a advertir al encargado del disparo que actuara con sumo cuidado para no herir a los ballenatos. El hombre se puso nervioso con la recomendación y comenzó a tiritar como un mastín recién nacido, y se le escapó el disparo, mientras buscaba el mejor ángulo, matando a una de las crías. La hembra, furiosa daba vueltas alrededor de la nave y lanzaba

su cola contra la cubierta, con el consiguiente riesgo para la embarcación y sus tripulantes. En su acción de protesta la acompañó el resto de la manada, alrededor de una milla. Después, partieron hacia el weste. La madre, en cambio, siguió a la nave hasta la misma Planta. En la noche salió hacia alta mar y en la mañana apareció frente a la rampa. Esto lo repitió por dos días, tras lo cual desapareció del lugar, llevándose consigo, seguramente, el peor recuerdo del hombre depredador, para quien fue también algo inolvidable lo sucedido y estuvo a punto de perder su trabajo, dada la indignación del capitán por su descuido y fatal maniobra.

La rada "Gaviota Sur" fue siempre generosa con los artesanales. Tanto abundaban los productos que también las mujeres llegaban por la playa, hasta la surtida despensa marina, para cosechar importantes cantidades de locos, erizos y lapas, con el agua más arriba de las rodillas. El frío no las afectaba demasiado, aunque se mojaran hasta la cintura. Durante las grandes bajas de agosto, las rocas quedaban al descubierto y no corrían las isleñas el peligro de ser azotadas violentamente, o ser arrastradas por el oleaje hacia alta mar. Eran mujeres robustas, bien alimentadas con pescado y marisco, desde que nacían, lo que las protegía de las enfermedades y los enfriamientos. En verano les gustaba pasear por la Bahía Inglesa, lugar precioso, con playa de arena blanca y suave, que seguramente, en el futuro, se convertirá en un polo de atracción turística, como muchas otras existentes en Isla Santa María.

BARCOS INGLESSES EN ISLA SANTA MARIA

Los isleños manifestaban que alrededor de 1880 fondeaban barcos ingleses, al surweste del Puerto Sur, frente a Las Dolores, y en la noche desembarcaban a trabajar. Hacían grandes excavaciones. En eso estuvieron cerca de un mes, siempre en forma clandestina, alumbrándose con equipos portátiles. Cuando, finalmente, dejaron su tarea, quedaron en tierra enormes fosas que los muchachos usaban para descender, amarrados con cordeles bien acoderados en los árboles para salir, lo que constituía uno de los imborrables recuerdos de la infancia insular.

Antes que los "gringos" comenzaran a remover la tierra, la gente no se atrevía a pasar en la noche cerca del lugar. Se veían luces que se desplazaban de un lado para otro y se escuchaban gritos extraños. La idea reinante era que allí había un tesoro, custodiado por los fantasmas de sus antiguos dueños. Los isleños no tuvieron la fuerza necesaria para verificar lo que ocurría realmente y menos aún cuando "Pantalón de Lata", uno de los pescadores, pasó por ahí portando un quíne con locos y erizos. De repente se encontró frente a frente con un perro negro, de ojos grandes y brillantes, como focos de linterna y de orejas descomunales, con un pelaje que relucía en la oscuridad. Para peor de sus males, el can lo abrazó por la espalda y puso su cabeza en los hombros del mariscador, obligándolo a llevarlo así un buen rato. Cuando desapareció, el hombre experimentaba la sensación de haberlo transportado por horas en su dorso. Llegó a la casa sin fuerzas, ni sique-

ra para golpear la puerta. Su esposa lo estaba esperando y le ayudó a entrar y al verlo como un sonámbulo, le preparó agua de manzanilla con toronjil para su reconfortamiento.

El pescador nunca más volvió a pasar por ahí, y jamás encontró una explicación a lo sucedido en la noche.

En esos años los ingleses carenaban sus barcos al nortweste de la Isla Santa María. Los atracaban cerca de la playa y dos buzos por lado se dedicaban a limpiar las válvulas de entrada de agua, que se llenaban de picorocos y algas marinas.

Los Macaya los proveían de congrio, jurel y mariscos, que sacaban exclusivamente para ellos en su reabastecimiento, significando un excelente aporte de sólidas libras esterlinas.

EL BUZO JORGE MACAYA

El buzo Jorge Macaya se sumergió, por primera vez, a los 16 años, sin más conocimientos que los obtenidos de las conversaciones escuchadas a los buzos profesionales. Bajó en Puerto Norte, donde fondeaban las embarcaciones menores. Allí habían unos tres metros de profundidad. No tuvo mayor problema y comenzó a bucear como un profesional de la escafandra. Al día siguiente, entusiasmado, fue a la Poza y sacó 600 locos y un ciento de erizos grandes. Estaba tan complacido con el buceo y la buena cosecha obtenida que envió a un pescador de apellido Sandoval, a vender a Talcahuano. Cuando el hombre se vio con el dinero en el bolsillo, determinó quedarse en San Vicente, donde compró una casa y cubrió otras necesidades. Esta práctica era común entre los vendedores de marisco y pescado y no había a quien reclamarle. El ofendido se conformaba con propinarle una buena golpiza al estafador, si es que podía ponerle las manos encima. Este engaño constituyó para Macaya su bautizo como buzo de escafandra y nunca más volvió a entregar su producción a un tercero para su venta, ya que los vendedores eran cortados todos por "la misma tijera". De ahí en adelante, empozaba su cosecha, hasta completar la carga y realizaba personalmente las transacciones en el litoral, asegurando así el dinero, sin dar lugar a una nueva estafa.

Su padre, feliz de verlo tan entusiasmado con su actividad, hizo preparar un bote mariscador y se lo regaló. El joven trabajaba con ardor y no dejaba de obtener de 2 a 3 mil unidades de locos o erizos, que se vendían en el continente a 200 pesos el ciento en 1953. En una ocasión, pocos días antes del Dieciocho, se dirigió al sector Pangué, a bucear. Encontró en el fondo grandes piedras cubiertas de erizos pequeños, pero gordos, llenos de lenguas amarillas, sin espinas, únicos en la zona. Cargó el bote y se trasladó al continente. En el puerto no encontró competidores. No había llegado esta especie, de Rumena, Punta Lavapié, ni de Llico o Tubul. Evaluó la situación de inmediato y sin demostrar mayor preocupación, saltó a tierra y fue al negocio de Mirta García, a servirse un refrescante mote con huesillo. Hasta allí llegó el comerciante apodado "El Gaviota", a ofrecerle \$ 450 por el

ciento, precio excelente, que sobrepasaba a otros remitentes. Aceptó inmediatamente el negocio, obteniendo una positiva ganancia.

— Cuando el tiempo les impedía salir a trabajar por los temporales, los hermanos Macaya se convertían en cocineros, con gorro y delantal blanco. Preparaban sabrosas comidas, consistentes en congrio frito, bien aliñado, papas cocidas y ensalada de tomates con lechuga, de la que se encargaba Hildo y Alfonso, con la ayuda de la hermana María. Después de almuerzo salían para el cerro, aunque estuviese neblinando, a observar hacia el Golfo, resistiendo el embate del viento y la llovizna.

— El temporal se mantenía por más de cuatro días, con extraordinaria furia. Las olas golpeaban con fuerza formando gruesas cortinas de agua pulverizada, producto del viento de 120 kilómetros por hora, que la hacía chocar con violencia sobre las rocas.

— Mientras conversaban y observaban, divisaron entre Los Dormidos, próxima a la rompiente, una lancha en peligro. Y sin pensar dos veces, se lanzaron falda abajo en dirección a la playa. Echaron *La Putita* al agua, esperaron el sagio y pasaron la rompiente del oleaje, en dirección a la lancha *Santa María*, que se encontraba fondeada. Una vez en cubierta, izaron el ancla y pusieron en marcha el motor, fijando rumbo al norte. En menos de una hora se encontraban en las proximidades de la embarcación en peligro de zozobrar.

— En cubierta iba, entonces, el adolescente Guillermo Macaya Silva, quien pidió que le ataran un cabo a la cintura, por si caía al mar al saltar sobre la embarcación, porque la marejada era demasiado violenta. Cuando se lanzó, trepó como un jaguar sobre cubierta, cogió la cuerda y la amarró sobre la bita de proa y dio la orden de remolcar, mientras cortaba el cable del anclote que la mantenía con proa al norte, luchando para que no llegara a la rompiente.

— El chico Wile, que apenas cumplía 12 años, se transformó en héroe, en la salvación de la nave, acompañado de los diestros hermanos que parecían tigres, aferrados en cubierta, con temporal, aunque la lancha se remeciera en forma violenta al ir subiendo y cayendo del continuo oleaje.

— Los tripulantes de la barca llamada *Fresia* se encontraban semicongelados y no habrían soportado otra noche el frío, ni el hambre. Llevaban tres días sufriendo las inclemencias del tiempo. El temporal los sorprendió en los Bajos de Carranza, donde habían ido a calar al congrio negro, porque abundaba en ese lugar durante todo el año. Y cuando se dieron cuenta de la tormenta trataron de regresar inmediatamente; cortaron los espineles y el motorista fue a colocar en funcionamiento la máquina y no quiso partir; el dínamo se había echado a perder. No les quedó otro camino que lanzar el anclote con bastantes cables, para que la lancha viniera emproada al norte. Y llegó garreando al Farallón con Los Dormidos, después de dos días y dos noches, todos mojados y sin comer. Por suerte, la mar no los dio vuelta en las noches. Eso habría tenido fatales consecuencias para la tripulación. Y no significaba ninguna novedad. El gremio estaba acostumbrado a que se perdieran lanchas de dos proas, sin que se encontraran restos. Fue una época negra para los pescadores artesanales.

EL SUEÑO DE JORGE

Cuando se licenció del Ejército fue a pasar la noche a la Planta de Chome. Mientras dormía escuchó una voz que le decía: "Levántate, que vienen entrando ballenas al Golfo por el norte y se encuentran cerca de la factoría". Encendió la luz y se quedó pensando como media hora. Miró el reloj y eran las tres de la madrugada. Se incorporó de un salto, tal como lo hacía cuando el cabo del ejército lo despertaba con la fusta.

Fue inmediatamente a buscar los tripulantes de la chalupa. Empezó por Raimundo Silva, Mario Silva, Luis Astete y Patricio Ramírez, todos hombres de mucha fuerza, criados en el medio marino y sin temor de aproximarse a los cetáceos. Eran capaces de remar largas distancias en la búsqueda de mamíferos.

Aún oscuro se desembarcaron en la rampa y fijaron rumbo hacia la entrada del puerto de San Vicente, envuelto en un manto de neblina, propio de los meses invernales de la zona. Y cuando se encontraban como a media milla de la Planta avistaron una raituel, frente al Faro Hualpén, navegando con toda tranquilidad, después de regresar del Polo Sur, donde se había alimentado del abundante krill en la temporada.

Con la presencia del animal, Jorge materializaba el sorprendente sueño, que ya había transmitido a su tripulación, quienes se esforzaron en liquidar el cetáceo con el arpón de mano; el animal pasaba a convertirse en la última raituel capturada en chalupa en el área, por la industria Macaya en 1951.

En la Planta de faenamiento rindió 160 tambores de aceite y una apreciable cantidad de harina para alimentación de aves y vacunos.

RECALADA EN EL PUERTO DE ANTOFAGASTA

En 1956, arribó un ballenero al puerto de Antofagasta, con el fin de reabastecerse de petróleo y vituallas. En eso les sorprendió la noche y se quedaron para salir de madrugada. Al amanecer, fijaron rumbo al surweste y cuando navegaban como a tres millas de la costa, el vigía divisó desde la cofa un objeto brillante, en el límite del horizonte, con la curvatura del agua. Reflejaba hermosos destellos con los rayos del sol. Informó al capitán, quien, rápidamente caminó a observar el cuerpo extraño. Desde arriba ordenó al timonel cambiar de rumbo para salir de la duda. Al llegar al lugar se encontraron con una bellísima tortuga de mar. Era de color amarillo bronce, con pintas negras brillantes, que relucía espléndidamente al ser tocada por los rayos solares en pleno océano. El capitán quedó impactado con la belleza del quelonio y decidió cazarla. Ordenó preparar la pangareta grande de mango largo, para realizar la faena. En eso estuvieron como cuatro horas y no pudieron subirla a bordo. Cuando se dieron por vencidos, el animal se fue, entre el aplauso de los marineros, que celebraron la valiente lucha desarrollada por el animal para mantener su independencia. Finalmente, se perdió en dirección al weste, mientras ellos partieron con rumbo a las Islas San Félix y San Ambrosio,

en busca de la ballena bryde. Durante la navegación divisaron muchas variedades de peces: atunes, peces aguja, vidriolas, peces zorro, peces voladores, salmón de roca, langostas y otros, que algún día se explotarán industrialmente. Desde San Félix trazaron rumbo a Isla Juan Fernández y en sus proximidades encontraron una ballena bryde. El capitán, en cuanto la divisó, viró el cañón en dirección al mamífero y le disparó como a 60 metros, impactándole con certera puntería. A los pocos minutos, flotaba a nivel del agua, siendo remolcada al *Polmin Star* para proceder a su faenamamiento en el barco. Cuando se le abrió el vientre tenía alrededor de una tonelada de pescado de color rojo pálido, recién ingerido. Los japoneses, tripulantes de aquel barco, los congelaron inmediatamente para enviarlos a su país, donde contaban con una gran aceptación entre los consumidores, pues eran especies de roca, no conocidas por los chilenos, en ese momento.

ASOCIACION CON JAPONESES

Cuando Macaya se asoció con los japoneses en 1967, ellos trajeron un técnico en el procesamiento de la carne, quien tomaba a su cargo el producto desde el momento que se extraía del animal. La congelaba y enseguida la cortaba en trozos de un kilogramo y la iba colocando en bolsas nylon para meterlas en la bodega de mantención refrigerada, hasta completar la carga. Después regresaba a puerto y se trasladaba a uno de los frigoríficos de Talcahuano, hasta el arribo de un mercante acondicionado para llevarla al Japón.

EL CAPITAN J. MACAYA

El capitán Macaya S. era un profesional de gran experiencia marinera. Se había criado en la cubierta de las chalupas balleneras en la Isla Santa María, junto con sus hermanos. Y cuando le tocó comandar barcos, sus conocimientos fueron de un valor incalculable. En una de las tantas ocasiones fue sorprendido por un furioso temporal, a más de 150 millas de la costa. Las olas barrían la cubierta y no podían realizar ninguna maniobra a bordo para corregir desperfectos producidos por los golpes del agua sobre las planchas del viejo barco, el que avanzaba con lentitud, soportando la furia del mar que a cada impacto del oleaje, crujía su armazón como si se hubiese tratado de lamentaciones del pobre buque. En esos momentos, nadie conversaba ni se acordaban de la comida, pensando, seguramente, qué iba a ser de ellos, si el barco no soportaba el temporal y se hundía. En ese tiempo los marinos no disponían de instrumentos de navegación para orientarse con neblina o la oscuridad de la noche. Macaya, en esa ocasión, se desorientó y no se daba cuenta hacia donde se encontraba la costa, y para peor, el barco perdió la antena y no pudo comunicarse con la base de tierra. El capitán no durmió en toda la noche, pensando en el desenlace que podía tener tal situación. Por suerte, como alrededor de las 9 de la mañana, el transmisor comenzó a emitir sonidos. Tomó el fono

para decir: "Aquí, recibiendo, aquí, recibiendo", y de repente escuchó la voz de su hermano del otro barco, preocupado de su destino, lo que aprovechó para informarle que había entrado de madrugada providencialmente al refugio de los Chilcos, donde no se sufre la amenaza ni del norte ni del northwest con temporal, y que es un lugar privilegiado del litoral de Talcahuano, que algún día se convertirá en un gran puerto comercial, ya que cuenta con buena profundidad y dispone de luz, agua, caminos y una gran extensión de terreno.

La información para el capitán del *Juan III* y su tripulación no podía ser más tranquilizadora y fue así que cuando recibió la orden de la Gobernación Marítima de regresar al puerto, fijó rumbo directamente a la bahía de Talcahuano, para arrancar del nuevo temporal que comenzaba a azotar con fuerza la zona. Mientras el *Juan I* entró al fiordo de San Vicente a refugiarse, con algunos de sus tripulantes mareados y otros que no habían dormido durante la noche con los efectos del violento vaivén del casco. Fue tan fuerte la marejada que el buque quedó torcido y nunca más volvió a navegar. Pero los marineros sólo respiraron tranquilos cuando saltaron a tierra, tanto que los bromistas y los dicharacheros recuperaron el buen humor perdido durante la tenebrosa travesía.

LOS BROMISTAS

El "Chucho" Palacios y el "Pelicano" Gandolfi sacaron el habla y comenzaron con sus chistes, echando a la broma la terrible experiencia sufrida. Estos eran hombres de gran ingenio y andaban siempre riéndose de sus chirigotas entre sus compañeros. Un día descubrieron, por ejemplo, que el capitán cumplía 50 años de edad y 25 de navegación y procedieron a organizar una gran fiesta en su honor, en el restaurante llamado "La Mendocina", uno de los mejores negocios de San Vicente. Al llegar el día indicado, todo estaba listo. El menú consistía en un excelente curanto en olla, entrada de lenguas de erizos con durazno en conservas, de postre, sin que faltara el mejor vino para los brindis por el festejado. Gandolfi fue quien ofreció el primer trago por el capitán, de ahí no paró de correr el licor entre los comensales. Pronto empezaron las salidas al patio para aliviar los intestinos y los riñones. En una de esas, salió "El Padrino", acompañado del "Chucho", y entre conversación y bromas, Palacios mojó con sus orines al "Padrino", hombre de edad y de malas pulgas. Este se indignó, cogió un palo y persiguió al provocador hasta el comedor. El "Chucho" se dio cuenta de lo alterado y descontrolado que estaba, escapó de la fiesta y no se atrevió a regresar al barco. Tuvo que pasar la noche en una casa de citas del barrio de San Vicente que aún permanecía abierta. Al día siguiente no se atrevió a regresar al barco, por temor a recibir su merecido castigo del "Padrino". Por suerte, cuando lo hizo, después del mediodía, el hombre se encontraba de guardia en la sala de máquina, hasta el día siguiente y no se vieron. El ofendido se había olvidado del incidente y nunca más se lo recordó. Una semana más tarde regresaron al puerto y saltaron a tierra los amigos inseparables, acompañados de dos tripulantes, dispuestos a farrear con muchachas de la

vida mundana del puerto. Andaban con el bolsillo cargado al billete largo. Se fueron por Avenida Almirante Latorre hacia el centro de Talcahuano y cuando caminaban cerca del gasómetro se encontraron con un grupo de gitanas, caminando en sentido contrario. El "Chucho" vio la oportunidad de hacer una broma pesada para vengarse de Gandolfi que incitaba al "Padrino" a que le diera su merecido por haberle orinado el pecho. Esperó que las zíngaras pasaran a su lado para propinarle a una de ellas un fuerte agarrón en las nalgas. La mujer creyó que había sido uno de los amigos y le dio una bofetada en pleno rostro, haciéndolo caer. Enseguida se le fueron encima y lo golpearon. El hombre no tuvo otra alternativa que escapar para evitar cualquier tipo de heridas. Sus compañeros no lo ayudaron porque no le dieron importancia al incidente y no se percataron del motivo. Estos mozalbetes cada vez que llegaban a puerto saltaban a tierra para ir a las casas de remoliendas de calle Valdivia, donde las madamas mantenían mujeres de todas las edades para el servicio de sus clientes. La más famosa en ese tiempo era la Madam Zoraila, donde se preparaban maltas con huevo, servidas cariñosamente por las asiladas, que eran expertas en sacar dinero a los incautos que llegaban a estos negocios. Ellos, después de permanecer algunas horas, pasaron donde la Anciana María, lugar famoso en los años treinta en el litoral porteño. Había damas complacientes para todos los gustos y una gran variedad de brebajes para compartir. Cuando llegaban a los locales, juntaban mesas y pedían a lo grande, no se andaban con cosas pequeñas: una botella de pisco, una de cinzano y un par de vino embotellado y enseguida invitaban a unas cuantas golfas a la mesa, aún cuando éstas estuvieran ya con otros varones. Era entonces cuando salían a relucir las cuchillas y volaban las sillas. La dueña del boliche ponía fin a estas grescas armada de una gruesa tranca, cabeza que golpeaba, cabeza partida. Sangrando salían a la calle los clientes e iban a parar muchas veces al hospital de San Vicente. Los consumidores que no participaban se iban para las piezas, al segundo piso, que la dueña arrendaba a precios nada módicos, lo que le permitió acumular una fortuna en menos de 15 años de trabajo. Invirtió en bienes raíces, con miras al futuro, pero viajaba periódicamente al sur y al norte, dependiendo de las condiciones climáticas. En el invierno visitaba las Termas de Mamiña y las de Pica. En resumen, sabía ganar dinero y darse también una buena vida. Invitaba como acompañantes a jóvenes poco escrupulosos que querían disfrutar de la vida, sin tener que pagar cuentas. En sus salidas aprovechaba además de visitar a algunos de sus pares, e intercambiar "mercería", lo que convenía a todos, pues así daba mayor variedad a su harem. Las niñas nortinas eran muy sedientas y pedían a cada rato "cortitos". Sin embargo, no se emborrachaban por mucho que bebieran. Esto extrañaba sobremanera a los clientes, quienes comenzaron a observar hasta descubrir que ellos pagaban whisky y las damiselas bebían agua de té y se repartían posteriormente la ganancia con la dueña del establecimiento.

En la noche continuaron visitando negocios y se dirigieron al "Cuartito Azul", donde la Julita. Allí pidieron una ponchera grande con la intención de permanecer algunas horas. Sin embargo, pronto se dieron cuenta que el ambiente era desagradable, había mucha gente ebria en el salón y el olor era insoportable. Dejaron

todo en la mesa y partieron hacia "El Trocadero", ubicado en calle Barros Arana de Talcahuano. Allí las niñas vestían bien, se veían bonitas y la atención era buena, aunque existía el problema de las enfermedades venéreas, puesto que era el lugar preferido de los marineros mercantes del mundo entero.

Después del fandango, ya de madrugada, los muchachos emprendieron el regreso hacia su nave, por calle Bilbao, Malaquías Concha y entraron por el bosque de pinos y eucaliptus para acortar distancia al muelle de San Vicente, donde, fondeado en la bahía, los esperaba el ballenero vomitando espeso humo a través de su chimenea. Los hombres no eran capaces de subir a bordo por la escala en forma normal y lo hicieron caminando hacia atrás, como los cangrejos.

Ya en cubierta, el guachimán los llevó a los camarotes y los ayudó a acostarse. Quedaron como sacos de choros, durmiendo profundamente. De estas andanzas no se dio cuenta el capitán y no sufrieron ni siquiera una llamada de atención y eso que la falta significaba una suspensión y hasta pudieron haber caído al agua con fatales consecuencias.

OTRO CAPITAN

Héctor Macaya Silva fue uno de los capitanes con más historia en la caza de cetáceos. Era un hombre de baja estatura y de caminar lento, que no demostraba gran preocupación por nada. Contaba que navegando hacia el nortweste de Isla Mocha divisó en una oportunidad a cinco cachalotes durmiendo profundamente; cabeceaban como jubilados en la plaza pública. Acercó el barco lentamente para que no despertaran con el ruido de la máquina; acomodó el cañón y disparó hacia el más cercano. Le dio en pleno corazón y el animal murió inmediatamente. El resto escapó mar afuera al sentir el estampido y no pudo alcanzar a ninguno más. Pues desarrollaban mayor velocidad que el barco.

Continuó, sin embargo, la búsqueda con paciencia y logró cazar tres más durante el resto del día. El cachalote tiene dos depósitos en su cabeza. Uno con esperma y el otro para respirar. Del primero se obtienen de 3 a 4 tambores de 200 litros cada uno.

La gente usaba el aceite para frotarse las articulaciones, contra los dolores reumáticos. En la Isla Santa María, don Nasta, uno de los ancianos que vivió más de cien años, cada vez que se capturaba un cachalote, llegaba con un piso para sentarse dentro de la cabeza del cetáceo y tomar un buen trago de aceite en una concha de loco. No se sabe si se trataba simplemente de una persona longeva, o si fue el aceite lo que le permitió alcanzar tan avanzada edad.

Los cachalotes tienen en su mandíbula inferior 56 dientes enormes, existiendo una diferencia entre los de la hembra y el macho. Ello les facilitaba tragar pulpos, calamares y jibias, alimento preferido. No es raro encontrar dentro de sus vientres ramales de calamares de gran longitud, cefalópodos enteros y trozos de espada de albacora clavadas en el tocino. Cuando mueren, flotan, gracias al depósito de esperma que, como he señalado, tienen en la cabeza. Las hembras se encuen-



HÉCTOR MACAYA SILVA nació en la Isla Santa María en 1920. Fue capitán ballenero de la Empresa Macaya Hermanos. Comandó el *Juan II*, *Juan III*, y *Juan IX*. En 1980, se acogió a jubilación y se quedó a vivir en el puerto de Talcahuano.



JORGE MACAYA SILVA nació en la Isla Santa María en 1924. Fue capitán ballenero de la Empresa Macaya Hermanos. Le tocó comandar los barcos *Juan II*, *Juan III* y *Juan IX* hasta el año 1982. Se acogió a jubilación, se compró una parcela en las proximidades de Bulnes y se fue a vivir al campo.



ANSELMO SEGUNDO MACAYA SILVA nació en la Isla Santa María en 1922. Fue capitán ballenero de la Empresa Macaya Hermanos y comandante del *Juan I*, *Juan II*, *Juan V*, *Juan VII* y *Juan IX*. En 1979 se acogió a jubilación y se quedó viviendo en el puerto de Talcahuano.

tran en manadas de 60 a 100 ejemplares, comandadas por un macho viejo, que viaja delante de su harén. Los espamueles tienen un promedio de vida de 60 años, son de color marrón y gris azulado; desarrollan una velocidad que no va más allá de los 7 nudos por hora; es el único animal poseedor de ámbar gris en el tubo digestivo. Al ser arponeado expele parte de este elemento y aún así se obtienen alrededor de 20 kilos por ejemplar elaborado. El producto se exporta a Francia donde lo usan para fijar el aroma de los perfumes y otros cosméticos. Los cachalotes, al verse atacados por orcas, forman un círculo cerrado de cabeza con cabeza, para defenderse a golpes con la cola de las depredadoras, manteniéndolas así por horas, hasta que las asesinas terminan por retirarse. Las orcas son terribles para devorar y no es raro observar en alta mar como encierran a grandes cardúmenes de delfines, matándolos sin compasión. Contaba Héctor Macaya Silva que en una oportunidad navegaba a 180 millas al oeste de la Mocha cuando vio que las orcas encerraban a una manada de delfines, no menos de 40 ejemplares, alrededor de los cuales habían formado un gran redondel, desde el que iban saliendo de una en una, como programadas por un instrumento, a liquidar a sus presas, dejando el agua circundante convertida en un rojo lago sanguinolento con su liquidación sistemática de sus indefensas víctimas.

El capitán, indignado les lanzó al *Juan I* encima, pero ya era tarde y nada se podía hacer.

En otra ocasión, después de hacer carbón en Lota, salieron para el surweste con fuerte viento. La marejada barría la cubierta continuamente. En una de esas, sacó al tripulante Sergio Delgado. El hombre vestía un traje de agua color amarillo y era visible de lejos en el océano. Apenas se dio el grito de "hombre al agua", el timonel del *Juan I* quebró la rueda de gobierno a 180 grados para regresar a rescatarlo. Cuando llegaron, el tripulante, desapareció como que si lo hubieran tirado desde abajo y no volvió a la superficie. Se mantuvieron 24 horas en el lugar por si aparecía, pero eso no sucedió. Cumplido el tiempo ordenado por la Gobernación Marítima lo dieron por desaparecido y continuaron navegando a una velocidad moderada, pues el barco desarrollaba más o menos 8 nudos por hora, sin carga, lo que se reducía al remolcar ballenas. Al día siguiente anduvieron todo el día persiguiendo mamíferos, apenados por la tragedia. Los oficiales del barco quedaron con la impresión que había sido atacado por un tiburón en el momento del rescate.

En otro de sus viajes, Héctor Macaya Silva, encontró una alfaguara y le disparó como a 80 metros, porque el animal andaba matrero, no dejaba acercarse al barco. Fatalmente el impacto no fue certero y el animal emprendió la carrera, arrastrando a la nave a 12 nudos por hora, con la máquina parada. Cuando se agotó, el arponero la remató, todo molesto por el tiempo transcurrido. La ballena medía 29 metros, desde el hocico al centro de la horquilla de la cola.

Tito estaba tan contento cuando vio a la ballena al costado del barco, que llamó al cocinero para que le preparara dos vasos de leche con plátano para servirse con el piloto cañonero, por la gran conquista. ¡Generoso, el capitán!, expresaban los tripulantes.

EL CAPITAN KATO

El capitán Kato llegó a Chile desde el país del Sol Naciente. No tenía más antecedentes sobre nuestro litoral y el de Sudamérica, sino que el clima era lluvioso y frío en los meses de invierno. En aquel tiempo en esta región llovía cinco meses en el año, con mayor intensidad en mayo, junio y julio, con fuertes vientos y enormes olas enfurecidas chocando contra las rocas. El capitán japonés, hombre de gran experiencia en vendavales, no daba mayor importancia al mal tiempo. Un temporal le sorprendió, en una ocasión, a 300 millas de la costa, navegando en busca de ballenas. El barco permanecía más tiempo sumergido que en la superficie del océano. Las olas, de más de cinco metros de altura, barrían la cubierta de banda a banda. El nipón era, por su trayectoria, un hombre precavido. En estos casos hacía disminuir la velocidad y continuaba la marcha, consciente de que no cabía el menor descuido y cualquier imprevisto significaría perder la nave y la vida de todos los tripulantes, además de la propia. Su experiencia en los huracanes de su patria le ayudaba a no cometer errores y permanecer siempre alerta a lo imprevisible. Cuando Kato completaba la carga, pedía a sus superiores el envío de un mercante para traspasar el cargamento de carne congelada, con lo que quedaba en condiciones de continuar la navegación y de buscar más presas para faenar.

EN REMOLQUE



El *Juan VI*, remolcando ballenas a la Planta de Chom



Otra vista de la misma operación del *Juan VI*.

Para el capitán y su gente el barco era hogar, ciudad y país, durante los ocho meses que trabajaban cetáceos a este lado del océano. Trataba de capturar la mayor cantidad de mamíferos durante la temporada buscando convertirse en "Capitán Estrella", lo que le daría posibilidad de un trabajo mejor rentado en compañías más importantes. Era un hombre de baja estatura, de manos grandes y dedos cortos y gruesos. Su presencia imponía respeto a quien pusiera los pies en la nave y generalmente pasaba junto a sus marinos sin saludar ni hablarles, convencido que así mantenía una mejor disciplina y obtenía mayor rendimiento de sus hombres en las maniobras de a bordo. Los tripulantes eran expertos, a su vez, en todas las funciones que desempeñaban y constituían una garantía para el capitán en la seguridad del barco, pero se cuidaban del oficial, al que consideraban poco leal y altanero y vivían con la angustia de ser desembarcados en cualquier momento. La comida era excelente en la nave y no faltaban las golosinas en el desayuno; los bistec, cazuela de cerdo y ricos postres en la cena y almuerzo. El jefe consideraba que el personal bien alimentado rendía mejor y más en la faena y estaba pendiente de que el contra maestre se abasteciera de vituallas en cada puerto que tocaban, porque

permanecían hasta ocho días en pleno océano. El capitán Kato se desesperaba cuando no encontraba ballenas, para cazar luego de tres o cuatro días en el mar. Se ponía tan irritable que la tripulación no se atrevía a acercársele, temerosa de perder su trabajo en un momento de mal humor del japonés, de quien, ya sabían que no revocaba una decisión tomada, aun que se hundiera la nave.

Una mañana Kato encontró una manada a unas noventa millas de la costa. Los animales rodeaban a los peces hasta formar bolos y enseguida pasaban por el centro embolsando en sus fauces abiertas más de 60 toneladas en cada pasada y continuaban así hasta saciarse.

El asiático se hizo el propósito de dar cuenta de la mayor cantidad posible y empezó por arponear a una alfaguara que pasaba de un lado para otro, comiendo dentro del cardumen. La ballena al sentirse herida profirió un fuerte bramido y al mismo tiempo aplicaba un formidable coletazo a la embarcación. El resto de la manada, al sentir el estampido, escapó a toda velocidad mar afuera. El barco apenas desarrollaba ocho nudos por hora, de modo que en pocos minutos los cetáceos se perdieron de vista, ya que navegaban a más de doce millas. Aún así, los cazadores lograron dar cuenta de cinco robustos machos. Con ellos amarrados de la cola y acoderados al barco, se dirigieron directo a la Planta Faenadora de Chome. Durante el trayecto comunicaron a la empresa lo que venían transportando y cuando llegaron, ya todo estaba listo para iniciar cuanto antes el faenamiento para convertirlos en aceite y los huesos en abono. Mientras el capitán Kato partió a reabastecerse de combustible y alimentos a San Vicente, con el propósito de volver a salir rápidamente hacia las proximidades de Juan Fernández, de donde se había informado de la existencia de ballenas viajando hacia el sur. En menos de cuatro horas estaba navegando de nuevo al norte. Durante el trayecto descubrieron un enorme cardumen de atunes, pasando hacia el oeste. Y no pudieron pescar ninguno, no andaban trayendo implementos que les hubieran permitido disfrutar de una excelente comida en el viaje y una apreciable ganancia al comercializarlos en el puerto. Eran tan enormes que pesaban entre 40 a 80 kilos los ejemplares.

Al día siguiente fondearon en las proximidades de la Isla y luego saltaron a tierra. Allí fueron recibidos por los isleños e invitados a un succulento almuerzo con media langosta por cabeza como entrada, amén de otras exquisiteces marinas. Todo bien regado con los mejores caldos de la zona central de Chile. Conversaron hasta altas horas de la noche. Al día siguiente, un fuerte temporal del surweste los obligó a permanecer fondeados, capeando el mal tiempo y siguieron allí la fiesta acompañados de varias hermosas mujeres.

El nipón era un hombre simpático e inteligente y fue tanto su encanto que el alcalde de mar le obsequió una "Chonta" de su propiedad, para que la llevara de recuerdo. Kato hizo responsable del regalo al contra maestre y la Chonta llegó sin novedad en un depósito especial al continente, pese a los cinco días que continuaron cazando.

En la Planta, como de costumbre, los esperaba don Anselmo Macaya Medina con su equipo para el arrastre de los cetáceos hasta la cancha de elaboración, a través de un bien estudiado sistema de huinches ubicados en puntos estratégicos

en la explanada. Estos los manejaba Amado Macaya con Justo Silva, expertos en acondicionar los grandes mamíferos en el sitio clave para su descuartizamiento. Una vez ubicados en la rampa, Amado cogía el espel, lo introducía y avanzaba hacia la cola como un sastre con sus tijeras sobre la tela. Cuando llegaba cerca de la aleta caudal, regresaba hacia la cabeza y volvía a introducir la herramienta a unos 25 a 30 centímetros de ancho, avanzando hacia el extremo, para obtener una tira del tamaño del animal con un espesor entre 40 y 70 centímetros, según su gordura. Luego trozaba el tocino al tamaño de la entrada del cocedor, donde lo mantenía un par de horas para extraerle el aceite. Con este producto los químicos hacían maravillas. Preparaban margarina, jabón fino, aceite comestible y una infinidad de otros derivados. Fue en ese tiempo que se comenzó a usar la hidrogenación para endurecer el aceite. Por su parte, el resto de los funcionarios, en pocas horas, tenía al animal dentro del autoclave, para freír y calcinar los huesos convirtiéndolos en harina.

La ballena alfuera adulta tiene un rendimiento hasta de 190 tambores de aceite de 200 litros cada uno.

La empresa Macaya no alcanzaba a cazar su cuota durante la temporada. Sus barcos no eran modernos y tenían un reducido radio de acción. Era una flota anticuada, de segunda mano, y no tenía ni siquiera la velocidad que desarrollaban los cetáceos.

Cuando cazaban ballenas ceibal regresaban inmediatamente a la Planta para faenarlas. Les interesaba la carne por su gran semejanza con el filete de vacuno en su presentación, sabor y blandura. Tanto así que si los consumidores no eran advertidos, no se daban cuenta de lo que compraban. En la empresa, todos los funcionarios consumían durante el año. Los Macaya mantenían en forma permanente en sus refrigeradores para atender a los amigos que les visitaban periódicamente.

El capitán Kato fondeaba su barco de tarde en tarde en el puerto de Lebu, para visitar los prostíbulos con algunos de sus tripulantes. Las niñas ya lo conocían y lo recibían muy contentas y más aún la "Madam", quien decía: "¡Chiquillas, salgan a atender a la gente del capitán Kato", mientras ella permanecía sentada en un altillo del cabaret, en un cómodo sillón, desde donde controlaba todo el local sin moverse de su asiento. Kato iba hasta donde estaba la cabrona y le daba un gran beso en la mejilla, el que era recibido de buen agrado, dada la ganancia que representaba para ella la presencia de los balleneros, siempre con plata constante y sonante en sus bolsillos. Llegaba, incluso, a rechazar a otros clientes para atender mejor al capitán y su tripulación, fieles habitués del negocio, cada vez que pisaban tierra lebulense.

El asiático, dadas sus cualidades varoniles excepcionales, lo apodaban "el Torito de San Vicente", porque cuando divisaba a una muchacha bonita, llegaba a suspirar y se quedaba observándola para donde caminaba, dispuesto a servirle de acompañante. Y cuando salía de aventuras galantes, se hacía escoltar por varios de sus navegantes en prevención de los asaltos que eran frecuentes en las madrugadas, al regresar a la nave. Los malandrines no eran "cortos ni perezosos" para emplear

cuchillos o revólveres contra los noctámbulos, más aún cuando la mayoría de las veces éstos estaban ebrios y agotados, casi sin fuerzas para defenderse.

Una noche de juerga, Kato se encontró en el restaurante de Ignacio Melo, con la "Pechos Lindos", una hembra más linda que la reina de la primavera de Talcahuano. La invitó a servirse malta con huevo y ella aceptó inmediatamente y después de unas cuantas rondas de trago, la dama lo llevó a su casa y se encerró con él en su pieza bajo llave para que no se escapara en la noche. Lo hizo perder el zarpe de madrugada, pero el asiático estaba feliz de haber dormido con la mujer. La "Pechos Lindos" tenía el hábito de secuestrar a los varones favoritos y los mantenía hasta 10 días encerrados. Cuando los dejaba parecían potrillos recién nacidos, no se podían las piernas con el agotamiento. Debían alimentarse con carne de ballena durante varios días para perder la debilidad del cuerpo.

El oriental era un enamorado del paisaje del Fundo Los Lobos, siempre se le encontraba observando esos lugares maravillosos. Se subía sobre las piedras, ubicadas cerca de la casa del administrador y divisaba todo el litoral de la península de Tumbes, eso se podía apreciar hasta cuando los días estaban nublados. Era un espectáculo divisar el choque del oleaje contra la bajería peligrosa del litoral tumbino durante todo el año. Especialmente en la época invernal, donde la furia de la marejada ponía un toque todavía más majestuoso al panorama. El japonés no se cansaba de ponderar la belleza del contorno de Chome y señalaba que "Las Islas" podía constituir un polo de gran atracción turística para Talcahuano y la zona, donde la gente pudiera pescar en bote y pasear por la orilla o bañarse en la playa "Los Burros". El no descartaba la posibilidad de construir, en el futuro, una casa con vista al mar, para disfrutar de la naturaleza en su propio medio, escuchando el canto del viento, aullando entre el follaje en las oscuras y frías noches invernales. Donde también podía gozar del permanente bramido de la marejada, golpeándose sobre las rocas en forma permanente. Por las tardes salía a contemplar el paisaje de la falda sur y norte de la "Teta Sur del Bio-Bío", aún desconocido para los turistas, tanto nacionales como extranjeros, pero llegará el momento de ser convertido en lugar preferido.

Una tarde fondeó en San Vicente y saltó a tierra y en el muelle se encontró con el capitán ballenero, Jorge Macaya Silva, quien lo invitó a servirse longanizas "recién llegadas de Purén", de puro cerdo, sin carne de caballo, como las preparaban habitualmente para abaratar la producción. En la casa departió hasta la madrugada, saboreando el curanto en olla preparado por la señora Gregoria Retamal. El curanto se sirvió acompañado de las exquisitas papas araucanas de un sabor único y de buena consistencia una vez cocidas. Y antes de irse le sirvieron un bistec de carne de ballena ceibal, tan blanda y sabrosa como el lomo vetado de vacuno, todo remojado con vino pipeño del huerto de vides del compadre Lucas.

En el momento de regresar al barco, el guachimán lo esperaba en el muelle con la panga, lista para trasladarlo a la nave, de madrugada. Kato ya no se acordaba ni de la hora.

VIVIANA MACAYA RETAMAL

Viviana, desde pequeña, presionaba a su madre para que la llevara al muelle. Le gustaba contemplar los pelícanos, gaviotas y lobos marinos en la bahía de San Vicente. Habría sido capaz de permanecer el día completo mirando como se desplazaban estas voraces aves entre las embarcaciones, en busca de los pescados que caían al agua cuando los lanzaban desde las lanchas a la explanada del malecón. El alboroto de los pájaros era atronador y se peleaban a picotazos y garras por los despojos del pescado. Por su parte, los lobos marinos llegaban también al muelle, sin demostrar temor a los pescadores y exhibían sus largos mostachos, sacando la cabeza fuera del agua. Todo este entorno y la nerviosa actividad encantaba a la niña que gritaba de gozo, negándose a volver a casa demasiado pronto.



VIVIANA MACAYA RETAMAL nació en el puerto de San Vicente, en 1957, comuna de Talcahuano. Es la segunda mujer del Centro Sur de Chile, que se tiene conocimiento de su incursión en la caza de la ballena. La primera fue Mary Betsie Rasmusen, en 1904, quien acompañó a su marido al Polo Sur, en temporada ballenera. Viviana se cuidaba de no caer al agua para no dejar grabado en la bitácora del barco tan desagradable suceso. De haber caído, nunca la habrían encontrado. Se hizo a la mar siendo aún muy joven para conocer en su medio a los cetáceos. Su vocación provenía de su padre ballenero de mediados del siglo 20.

El pescado se encanastaba para trasladarlo al puerto comercial de Talcahuano en camiones. El "Cachaña", el "Paleta", el "Pajarillo", Smith, Aguayo y otros transportistas permanecían en el muelle al acecho del flete desde la madrugada hasta alrededor de las once de la noche.

La bahía de San Vicente, en aquel entonces, era de aguas claras y limpias. Se divisaban los pejerreyes, cachambas y otros, desplazándose por el fondo marino, haciendo el quite a los lobos para conservar su integridad. Viviana observaba todo, memorizando los detalles y presenciando la entrada y salida de las lanchas pesqueras del muelle que se introducían por el hueco preciso para llegar a la orilla sin problemas, soportando las arremetidas de las olas que las hacían danzar alocadamente sobre el mar.

En el muelle, el lenguaje de los pescadores no era del todo académico y cuando la pequeña preguntaba a Adelina, por qué los hombres nombraban a cada rato a su madre, ésta no le contestaba y se la llevaba rápidamente a casa.

Ya más crecida, se atrevió un día a solicitar a su tío Jorge que la llevara en uno de sus viajes a ballenear. Cuando planteó sus aspiraciones al capitán del *Juan V*, éste se quedó en silencio un buen rato, reflexionando. "¿Será capaz esta farruta de soportar el mareo? Seguramente, no se da cuenta de lo que significa salir al mar abierto en esta zona, donde el weste golpea tan fuerte en el verano que algunos tripulantes no pueden desarrollar sus labores. Y el mareo es también algo serio, con el cabeceo del barco y los vómitos hasta los marineros avezados se sienten morir". El capitán Macaya sentía el peso de la responsabilidad de llevar a su sobrina y pensaba en una enfermedad o mareo fuerte, que le obligara a regresar al puerto con la improvisada tripulante ballenera. Sin embargo, la chiquilla insistió tanto que determinó acceder, pero le pidió una autorización escrita de sus padres. La chica buscó un block, redactó la carta y se la pasó a su madre, quien firmó casi sin darse clara cuenta de lo que ello significaba. Cuando pretendió regañar a la muchacha y condicionar el permiso, el padre se puso del lado de Viviana y la autorizó para salir en el barco. A bordo, se adueñó del camarote de su tío durante los tres meses que anduvo persiguiendo ballenas. La niña cayó bien entre la tripulación y fue tratada como una reina, atendida por el cocinero y por los marineros, quienes admiraban su valentía y su amor por la profesión que ellos habían elegido. El desayuno consistía en huevos fritos, un tazón de café con leche y pan. A la hora de onces, un "Barros Luco" y té auténtico; al almuerzo y cena, la misma comida de los tripulantes. Pese a esta sobrealimentación Viviana mantuvo su silueta estilizada y no subió de peso. La muchacha soñaba convertirse en la primera mujer arponera del centro sur del país y llegar a ser posteriormente oficial de la Marina Mercante para capitanear un barco ballenero. No habría tenido problemas, pues poseía una gran personalidad, tipo Chino Ríos, tanto que expresaba: "No estoy ni ahí con los huevones que no me dejan accionar el cañón". La joven se levantaba temprano y salía a cubierta, trepaba a la cofa y se dedicaba a observar la presencia de ballenas en lontananza, antes de que se levantara el comandante. Si la hubiera sorprendido, le llama la atención. Continuó repitiendo la operación durante su permanencia en el barco. Un día lanzó un grito estreme-

cedor y la tripulación salió a la carrera a ver qué sucedía, temiendo que hubiera caído de la cofa al agua. Lo que pasaba era que había avistado una manada de alfarqueras a la distancia, pasando entre la cresta de una marejada. En su alegría no había podido contener el grito. Cuando reaccionó se calmó un poco y señaló al capitán: "Compadre, aquí completamos la carga. Ordene dirigirse a 25 grados al weste". El oficial comenzó a trepar a la cofa, pero no necesitó llegar a lo alto para verificar la presencia de las ballenas. De inmediato ordenó tomar el rumbo indicado por la chica, que se sentía muy orgullosa de su actuación y de haber demostrado que era capaz de ubicar cetáceos por el espauto. A la joven le gustaba participar en todas las faenas. Tomaba un cuchillo afilado, se sentaba en una banca en cubierta y abría los ejemplares de merluza. Le cortaba la cabeza y corría el cuchillo desde arriba a la cola por encima del esquilón, como una experta. Al término de la operación lanzaba los desperdicios al mar y al poco rato el barco estaba rodeado de pelícanos, lobos y gaviotas, peleándose los despojos. En una de esas, la muchacha lanzó una cabeza con todas sus tripas al lado de un pelicano. Este se sumergió para atraparla y por debajo de él surgió un lobo viejo que se tragó la cabeza del ave con las tripas. El pájaro comenzó a aletear desesperado y logró soltarse del hocico del animal, huyendo aterrado y sin pensar en la presa, pero sí llevando el doloroso recuerdo del lobo en el cogote que se lo había desgarrado.

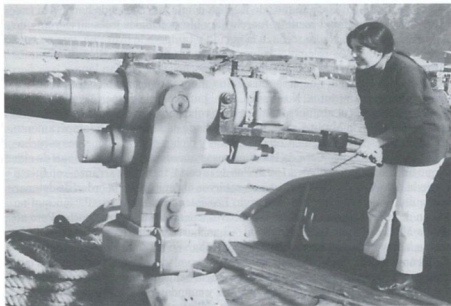
Viviana enfrentó muchas experiencias, no del todo agradables, en su afán de navegar como los hombres. Cierta día, atracaron al Puerto Norte de la Isla Santa María, donde los isleños disputaban con gran entusiasmo un partido de fútbol, diversión sagrada en las mañanas de los días domingos. Haciendo honor a la tradición de la hospitalidad insular, fueron muy bien recibidos y les sirvieron vino con harina, "al seco". Nadie rechazó la bebida y tampoco lo hizo Vivi, que no quería ser menos que sus colegas y bebió también un gran vaso. Empezó pronto a sentirse mal. La tierra le daba vueltas y las piernas se le hacían lana.

Sin decir nada y sin quejarse, buscó una manta, se acostó bajo un árbol y se durmió a los pocos minutos. No supo más del partido, sólo despertó cuando vinieron a buscarla para el almuerzo. Nunca más volvió a servirse chupilca. Los marineros la llamaban la Mudita, pues había heredado de su madre un temperamento fogoso y una despierta lengua. Con sus ironías y dichos divertía a quienes escuchaban sus conversaciones. Otra de las numerosas anécdotas que se contaban de ella era que una noche navegaban a 150 millas de la costa, frente a Carranza, con fuerte marejada del weste. Como no avistaron cetáceos el capitán dio la orden de detener la máquina y dejar el barco a la deriva. Los miembros de la tripulación que no estaban de guardia se fueron a sus respectivos camarotes a pasar la noche. Pero no Viviana Macaya Retamal. Ella invitó al "Chancharra" y al "Piquero", a pescar a la popa de la nave, aprovechando que se encontraban en la "Zona Económica Exclusiva", durante toda la noche sacaron sierras y peces voladores, en abundancia, ya que picaban a cada rato. La muchacha poseía astucia e ingenio y una natural habilidad para la pesca. Tiraba la lienza una y otra vez y cuando arañaba el pescado la hacía silbar al ir cortando el agua; ella arrastraba sus presas hacia la embarcación para colocarles un gancho y poder levantarlos y tenderlos sobre cubierta.

Al amanecer, su amigo, el cocinero Segundo González, sazonó las tres sierras más grandes y las puso en el horno para brindar un pantagruélico desayuno a todos los balleneros que no se hacían de rogar para consumir tan rico y sabroso alimento a las horas de desayuno y onces.

La joven disfrutaba de los viajes y de observar los diferentes aspectos de la vida en el océano. Por ejemplo, ver una tortuga marina durmiendo sobre la superficie del agua, con un cuervo, también durmiendo sobre su caparazón, constituía para ella un espectáculo memorable y afirmaba su vocación por la vida ballenera. La permanencia a bordo era para ella como encontrarse en un Hotel de Cinco Estrellas disfrutando de abundante material para satisfacer sus gustos marineros. Al capitán le costó mucho obligarla a quedarse en San Vicente cuando se cumplió el tiempo de las jornadas, pero cuentan que Viviana con el transcurrir de los años recordaba con gran cariño y nostalgia los meses que permaneció recorriendo el litoral, embarcada en el *Juan IX* con su tío Jorge.

En 1904, el capitán ballenero noruego, nacionalizado chileno, Adolfo Andersen, salió a la temporada de la caza de cetáceos al Polo Sur, haciéndose acompañar por su mujer, Mary Betsie Rasmusen, quien fue la primera chilena en navegar en esas gélidas aguas de la Antártida, en la búsqueda de mamíferos con su marido.



Sara Macaya Retamal.

OTRA CORAJUDA DAMA

Sara Macaya Retamal nació en el puerto de Talcahuano, en el sector de San Vicente, en 1955. Cuando era estudiante de enfermería salió en el *Juan V*, a ballenar con el capitán Anselmo Macaya Silva, para conocer las faenas de caza de los cetáceos. En el barco iba un estudiante de medicina de origen español llamado Francisco Villena, con quien se dedicaba a pescar tiburones y azulejos en la noche para examinarles sus intestinos. Esto lo hacían aprovechando que el barco lo dejaban a la deriva, a 80 millas al weste de Chome, en 1976.

Sara pasó a convertirse en otra dama chilena que se atrevió a embarcarse en los balleneros por algún tiempo y tuvo la particularidad que no se mareaba. En cubierta pasó a convertirse en la regalona del capitán, mientras permaneció en el barco hasta que se le permitió manejar el cañón, tal como la vemos, apuntándole a un cachalote para despedirlo de este mundo, en pleno océano, en 1976.

WALDO

Otro isleño que pasó a ser oficial de mar, después de trabajar de buzo de escafandra en las praderas de los alrededores de la Isla Santa María, fue Waldo Soto Macaya, nacido en 1925. A los 18 años integró la tripulación de uno de los balleneros de la empresa Macaya. Se embarcó como piloto en el *Juan III* que capitaneaba Enrique Macaya, en septiembre de 1953. El fue su profesor durante un año. Posteriormente la Compañía le pagó un curso con distinguidos oficiales de la Armada. Al cabo de ellos rindió el examen correspondiente, titulándose de capitán ballenero.

En 1969 pasó al *Juan IV* como capitán y cañonero, hasta el momento de su jubilación.

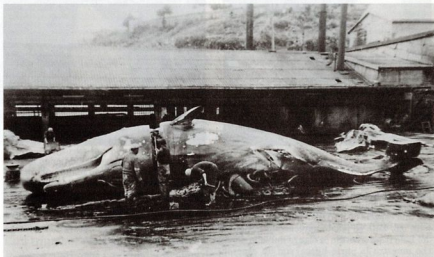
En uno de los tantos viajes recalaron en el puerto de Corral, para capear un temporal endemoniado que azotaba la zona. En la tarde el comandante invitó al piloto a conocer la bella ciudad de Valdivia y sus centros de diversión. Y como no se ubicaban, preguntaron a un grupo de jóvenes que conversaban en la esquina de la plaza principal. Uno de ellos les recomendó que fueran "Al Grande" y se ofreció para servirle de guía. Aceptaron el ofrecimiento de tan amable cicerón y en poco rato se encontraban en el mejor de los "Cabaret" de la ciudad fluvial donde se divisaban buenos "elementos", excelente atención y agradable música. Era un jardín donde se encontraban las mejores flores del sur, unas rubias de ojos azules y otras morenas, pero todas bellas y amables mujeres. Los marinos que se mantenían dos meses navegando, pronto fueron objeto de las mayores atenciones de parte de las muchachas, que también "olfatearon" el dinero. En eso se encontraban, cuando, de repente, apareció el astrónomo Muñoz Ferrada, reconoció al "Flaco" Enrique Macaya, lo abrazó afectuosamente, a pesar de andar trayendo mucho licor en su cuerpo. Apenas se mantenía en pie. Iba a dejar

un barco mercante viejo a Alemania y no tenía ninguna seguridad de llegar a destino, por eso se andaba despidiendo de la vida y de sus amigos. El barco no soportaba un nuevo temporal en el Atlántico (1956) según su pronóstico, pero la nave, aunque vieja, llegó a destino y él regresó a Chile. El profesor falló en sus apreciaciones.



La última ballena raituel avistada en el Golfo de Arauco andaba con su cria y tenía como sede la Caleta "Trana", 1989.

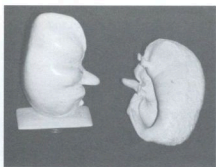
CACHALOTE EN LA RAMPA



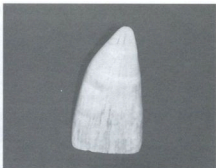
Cachalote de 18 metros de largo por 2,30 de alto en rampa de Chome. Fue cazado a 35 millas al surweste de la Isla Mocha en 1965. Rindió 70 tambores de aceite de 200 litros cada uno. El cachalote desciende hasta 3.000 metros de profundidad y permanece bajo el agua hasta 90 minutos.



Mandíbula de cachalote con sus potentes dientes en la quijada inferior. Cazado en 1968 frente a los Bajos de Carranza, a 40 millas al weste.



Oído de cetáceo en elevación y parte de atrás del mismo, con un peso de 525 gramos. Tiene una altura de 12 centímetros por 6 de ancho; es hueco, con una forma exterior semejante a una cabeza humana. En uno de sus lados posee una especie de nariz, un pómulo, una boca y un ojo. Este se puede apreciar en la figura del lado izquierdo. En la figura del lado derecho muestra la parte hueca, con un espesor variado que va de 3 a 10 milímetros. La composición del oído es desconocida por el autor.



Los cachalotes de mayor edad tienen hasta 56 dientes empotrados en su mandíbula inferior. En el museo de Mónaco se tiene un diente que mide 25 centímetros de longitud y pesa 1.200 kilogramos. El de la figura tiene 15 centímetros de alto por 8,5 de ancho, con un espesor de 2,7 milímetros en la base y de mayor grosor en el centro de la pieza.



Esqueleto de cachalote en el Museo de Hualpén, 1998.



PRIMER BALLENERO QUE NAVEGO POR EL CABO DE HORNOS UNIENDO AMBOS OCEANOS

En el siglo 18, los historiadores coloniales en Chile decían que existía abundancia de ballenas en el Pacífico Sur, constituyendo un obstáculo para la navegación y más al Sur aumentaba la cantidad. Eso despertó el interés de los ingleses que determinaron penetrar al Pacífico por el Cabo de Hornos, arriesgando las fragatas balleneras y la vida de tripulantes y oficiales. Todo por el lucrativo precio del aceite y barba de los mamíferos.

En ese tiempo el aceite constituía la electricidad y el combustible para las principales ciudades de Inglaterra, Francia, Noruega y Estados Unidos. Como decía, los ingleses fueron los primeros en navegar por el Cabo de Hornos hacia el Océano Pacífico, en busca de cetáceos. Lo hicieron en la fragata llamada *Emilia*, y avanzaron hacia el norte del litoral cuidándose de no aproximarse a la costa por temor a los cañones de los españoles que protegían la colonia. Y fue así como el primer cachalote muerto en el litoral chileno fue a manos del arponero de apellido Hammond, entre el puerto de Iquique y el de Arica, en 1789, contribuyendo a que la fragata *Emilia* regresara triunfante con sus 139 toneladas de aceite, despertando el interés de franceses, ingleses, noruegos y norteamericanos de la costa del Atlántico, que venían en busca del combustible para alumbrarse. La mayoría de esos buques navegaba más de 10.000 millas durante 3, 4 y 5 años lejos de sus casas, arriesgando la vida.

Muchas mujeres no soportaban la tristeza y determinaban acompañar a sus maridos en sus prolongados viajes hacia el Pacífico Sur, llegando a controlarse más de 100 esposas de capitanes balleneros, en las aguas de este océano. La historia cuenta que una de ellas estuvo casada 37 años y su marido permaneció en tierra sólo 5 años y hasta sus hijos lo desconocían. Otra esposa de capitán navegó 8 años con su marido en la Fragata *Florida* y nacieron a bordo de la nave 3 hijos, en alta mar.

Desde 1925 hasta 1975 se faenaron, en los principales centros balleneros del mundo, más de 1 millón 500 mil ballenas. A pesar de que apareció el petróleo en 1888, desplazando al aceite de cetáceos, como combustible en precio y calidad. Y en 1906 se descubrió el muelle flexible de acero para reemplazar la barba de ballena en la fabricación de corsé.

En uno de estos viajes al Pacífico Sur, falleció uno de los capitanes balleneros ingleses y su esposa no permitió que se le enterrara en el mar. Determinó colocarlo en un barril con whisky para transportarlo a Inglaterra y allá darle sepultura, en su patria.

Así como los pescadores artesanales tienen cementerios simbólicos en los diferentes puertos para recordar a sus seres queridos que han desaparecido en el mar, los balleneros tenían en los puertos el llamado "Paseo de las Viudas", donde por las tardes las mujeres iban a esperar el regreso de sus esposos, muchos de los cuales nunca volvieron.

Los cachalotes tienen una dieta de alrededor de 1 tonelada al día, especialmente de cefalópodos grandes, que llegan a pesar 178 kilogramos; tienen un cora-

zón de 135 kilos que bombea 15 galones de sangre 20 veces por minuto por una arteria aorta de 30 centímetros de diámetro.

También es interesante destacar que se han encontrado barbas de 5 metros, especialmente las ubicadas en el centro del hocico del animal.

Así como en el extremo norte del litoral chileno se mató el primer cachalote en 1789 con arpón de mano, los Macaya liquidaron la última raituel en chalupa, frente al Faro de Hualpén, en las proximidades del puerto de San Vicente, en 1961.

EL CACHALOTE Y SU ALIMENTACION

Este odontoceto se alimenta de pulpos, calamares, jibias, bacalao y congrios que va a buscar a profundidades de hasta 2 y 3 mil metros; permanece sumergido hasta noventa minutos. Debe tener un sistema especial en su organismo para soportar tanto tiempo la presión.

Este mamífero consume diariamente alrededor de una tonelada para satisfacer su apetito y se le encuentra en los diferentes océanos del planeta. La cabeza del animal es roma, diferente a los demás cetáceos, e incluso espauta en forma diferente.

El macho alcanza hasta dieciocho metros de largo, con un peso aproximado de hasta cuarenta y cinco toneladas. Llega a rendir alrededor de ochenta tambores de aceite y esperma de doscientos litros cada uno.

En Planta faenadora de Chome se encontró en el estómago de uno de estos odontocetos, un calamar recién ingerido de no menos de once metros. Lo que no se supo fue si lo capturó luchando o lo encontró muerto. El cefalópodo se tendió sobre un cerco, por sobre unas varas, donde se secó y permaneció en exhibición durante gran parte del año. Fue visitado por adultos y niños, quienes le pasaban la mano por sobre la piel. Constituyó toda una novedad.

CARNE DE BALLENA COMESTIBLE EN CHILE

El mejor lomo conocido por los tripulantes de los barcos balleneros es el de carne de ballena bryde. Es rosada, de buen sabor y en nada se diferencia de la del vacuno, pero se debe faenar dentro de las 12 horas después de muerta.

Es una de las ballenas que se encuentra en todo el litoral durante el año.

La ceibal es otra de las comestibles de buen sabor, pero tiene una pequeña diferencia en el sabor.

Lo sigue la fimbac, con una carne más dura que las citadas, pero no deja de ser buena.

La ballena alfaguara no es consumida en el país, pero sí lo hacen los japoneses.

Con este tipo de carne se pueden hacer diferentes tipos de embutidos, entre ellos, longanizas, conservas, salame.

BALLENA QUILA, ORCA, MATADORA O ASESINA

Es inconfundible, tiene su vientre blanco; su dorso negro y una enorme aleta dorsal. Algunas llegan a medir cerca de 2 metros de alto. Se desplaza a gran velocidad cuando anda comiendo o es perseguida. Se le ha registrado una rapidez de 56 kilómetros por hora. Además, es longeva, llega a vivir 90 años.

En Isla Santa María, cuando los jóvenes querían parrandear, salían a matar un ejemplar en chalupa con arpón de mano, sabiendo que eran bravas, atacaba al sentirse arponeada. Se iban por la línea hacia la chalupa, resultando difícil darle el golpe de gracia en el momento preciso. La primera vez que mataron una se demoraron más de 4 horas. Tuvieron que pedirle la cooperación a los tripulantes de una lancha para evitar la pérdida del material.

Los jóvenes le tenían miedo, porque en el momento de arrancar comenzaba a cimbrar la cola hacia los lados, que de haber sorprendido la chalupa, la rompe.

Es de tamaño pequeño, nunca más allá de 10 metros y es de bajo rendimiento de aceite. Las más grandes llegan a producir 2 a 3 tambores de aceite de 200 litros cada uno. El producto lo vendían en la empresa. La carne tiene un olor desagradable y sólo se usaba en la preparación de harina (1947).

Una tarde, regresaba desde afuera una embarcación tripulada por Humberto Monsalves, Luis Astete, Víctor César Silva, Elmo Silva y Heraclio Monsalves, cuando, súbitamente, sintieron un fuerte ruido en el agua, acompañado de poderosos gruñidos. Al observar se dieron cuenta que se trataba de una manada de ballenas orcas, persiguiendo a otra cantidad de lobos marinos, que arrancaban, desesperados, de las fauces de las asesinas. Los lobos no tuvieron otra alternativa que trepar a un peñasco, en las proximidades del "Farallón". Mientras lo hacían, las matadoras alcanzaron a trozar a varios. Y el resto que trepó al peñón lo fueron sacando con la cola. Al poco rato, se encontraba el agua teñida con la sangre y cuando terminaron se dieron el gran banquete.

A los jóvenes pescadores les quedó grabado este triste espectáculo, presenciado en una tarde otoñal, al norte de la isla Santa María, en 1948.

LAS BALLENAS Y SU FORMA DE ESPAUTAR

ALFAGUARA. Los balleneros la distinguen a la distancia por su espauto. Su chorro es alto y grueso, de más o menos 4 a 5 metros, va en una sola columna y se disuelve sin inclinación.

RAITUEL. El espauto es grueso, no muy alto como la azul. Sale formando un solo chorro y antes de terminar se abre en "V", a la altura de 2 metros, aproximadamente.

FIMBAQUI. Su espauto es alto y delgado, un poco menos que la alfaguara y se disuelve en forma recta. De más o menos 3 metros de alto.

CEIBAL. Este espauto es menos alto y delgado que la fimbaqui. Se disuelve en forma recta.

AMBAQUI. El espauto es corto y grueso, de más o menos 2 metros.

CACHALOTE. El espauto es inclinado hacia adelante, porque su orificio nasal está en la parte frontal de la cabeza. Es alto y grueso, en una sola columna. Los otros animales tienen el órgano respiratorio en la parte superior y el espauto es vertical.

ORCA - QUILA - MATADORA - ASESINA. Es conocida con estos nombres en atención a su voracidad y ferocidad. El espauto es parecido al del cachalote, pero nunca tan alto. Llega aproximadamente a un metro setenta centímetros. Además es un poco desparramado, lo que se puede apreciar en la ilustración.

BALLENAS ESPAUTANDO



1) Ballena Alfaguara espautando. 2) Cachalote espautando.

EL TERREMOTO

El 19 de mayo de 1960, se produjo en la zona centro sur de Chile, un fuerte terremoto en la madrugada, exactamente a las 05:50 hrs. En ese momento, el *Juan II* navegaba por las proximidades del Farallón, de la Isla Santa María, cuando sintieron una fuerte vibración en el casco. Era la tierra que se estaba moviendo; provocó un violento descenso del agua, haciendo tocar fondo a la nave sobre una roca que le dobló el eje. El capitán no tuvo otra chance que fondear el barco y se puso en comunicación con el *Juan V* y Gobernación Marítima de Talcahuano, para informar de lo sucedido.

Cuando la autoridad recibió el mensaje ordenó que el buque no se moviera de su lugar, hasta el arribo de un barco de la Armada. La nave llegó al segundo día y autorizó al *Juan V* que lo remolcara a los astilleros de Asmar, para su reparación.

El terremoto sorprendió al *Juan V* saliendo de la caleta Chome hacia alta mar. El barco, en ese momento, crujió amenazadoramente, varias veces consecutivas, y el ingeniero de máquina la paró inmediatamente. Era un hombre de mucha experiencia, había salido de la Marina.

La dotación del buque nunca se imaginó que los movimientos telúricos fueran percibidos con tanta fuerza en el mar y produjeran levantamientos y vacíos en el agua, haciendo peligrar a las embarcaciones.

INSERCIÓN DE REPORTAJE

Después de leer el reportaje hecho por el periodista Juan Araya, a bordo del rompehielo *Almirante Viel* en la Antártida y publicado el domingo 28 de junio de 1998, en el diario *El Mercurio* —cuerpo “D”, página 22— he determinado incluirlo en la obra por su extraordinaria importancia:

EL NIÑO CALIENTA LA ANTARTIDA

La Fauna Escapa Más Al Sur

“La campaña antártica de invierno, realizada por la Armada, confirma aprehensiones de los científicos sobre el aumento de la temperatura en el continente blanco.

Un comportamiento anormal registran este año las temperaturas del mar en las islas Shetland del Sur, en el estrecho de Bransfield y el mar de Drake, en lo que se conoce como la pre-Antártica chilena. Esa es la principal conclusión a que han arribado científicos del Instituto Antártico chileno (Inach) tras observaciones en el área, realizadas durante esta campaña de invierno llevada a cabo por la Armada con el rompehielo *Almirante Viel*.

El fenómeno es atribuido fundamentalmente a la corriente de EL NIÑO, que ha hecho subir las temperaturas en cuatro o cinco grados como promedio en esta época del año. La principal consecuencia de ello ha sido el desplazamiento de numerosas especies, pingüinos emperadores y focas cangrejeras en especial, hacia latitudes más heladas, para cumplir con sus procesos reproductivos y alimentarse mejor.

La comparación con años anteriores marca que El Niño ha hecho sus travesuras en las aguas oceánicas pre-antárticas, hasta la latitud de 63 grados sur.

Una evidencia de ello es la ausencia de ballenas de la especie Minke, que en otros inviernos se habían visto desplazarse por las aguas del mar de Drake, que incluso llegaron a estar congeladas en la campaña de invierno realizada por el “Piloto Pardo” en 1994”.

COMO EN EL VERANO

Según el científico del Instituto Chileno Antártico (Inach) Anelio Aguayo, la temperatura ambiente registrada en el viaje del *Viel* está entre tres y cuatro grados sobre cero, también tomando como referencia campañas antárticas anteriores.

Ello determina que la temperatura del agua está como en el verano pasado. Lo más baja que se registró ahora fue menos dos grados bajo cero. Lo más llamativo que en aguas antárticas, los aparatos especiales de medición marcan tres y hasta cuatro grados sobre cero.

Por ahora son pruebas —apunta Aguayo— pero indican una tendencia y nos permite inferir que algo está pasando en el territorio antártico. Por lo tanto, tenemos que estudiar este fenómeno para poder corroborar la hipótesis y estar preparados para futuros ciclos de estas características.

También han emigrado hacia el sur las focas cangrejas, que son las más abundantes del área, calculándose que su población oscila entre los 30 a 40 millones.

Los fenómenos climáticos recientes, especialmente en la Antártida, mantienen ocupada la atención de la comunidad científica.

El panorama no deja de ser interesante. En la Antártida se almacena el 70% del agua y el 90% de todo el hielo que existe en el planeta. Si éste llegara algún día a derretirse, el nivel del mar subiría en todo el mundo en unos 55 metros.

EL INVENTARIO

Las preguntas básicas que se formulan los investigadores sobre las especies en la Antártida son: ¿qué hay? ¿dónde están? ¿cuántos ejemplares existen?

En la búsqueda de respuesta a estas interrogantes, los científicos chilenos están todavía en la etapa del inventario y obtienen información adicional de los estudios realizados por otros países. El científico Anelio Aguayo, con más de 30 años en el Inach, entrega una visión global sobre la actual flora y fauna antártida, con la advertencia de que las cifras provisionales sobre población pueden haber sufrido alteraciones como consecuencia de las recientes variaciones climáticas.

FAUNA

El océano austral que cubre 36 millones de kilómetros cuadrados equivalente a la décima parte de los mares del planeta, está formado por los extremos meridionales del Pacífico, Atlántico e Indico. Su límite norte es la con-

vergencia Antártica, donde las aguas de superficie que vienen del sur son desviadas por debajo de las más cálidas que provienen del norte. Esto ocurre entre los 47 y 63 grados de longitud sur. Este océano es el más biológicamente productivo del mundo. De él se alimentan las siguientes especies.

KRILL: Semejante al camarón, de tres a cinco centímetros de largo, es el nexo principal de la larga cadena alimentaria antártica; sirve de alimento a los peces, calamares, aves, ballenas y mamíferos marinos. El krill, a su vez, se alimenta de algas microscópicas (fitoplancton) y contiene un 15% de proteínas (equivalente a un bistec). Su población total se estima en 300 millones de toneladas, tres veces más que la producción pesquera del mundo, que extrae el hombre tanto del mar como de la acuicultura.

CALAMARES Y PULPOS: Estos cefalópodos bien podrían ser aprovechados como alimento humano pues su biomasa se estima en 50 millones de toneladas.

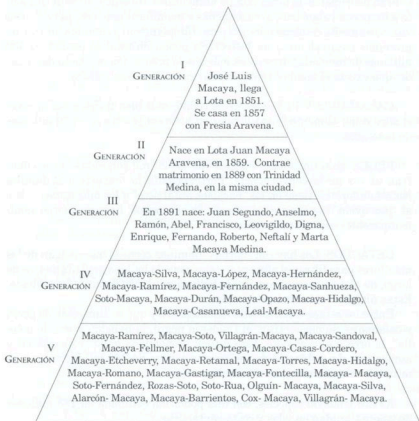
PECES: Sólo unas cien especies —de las 20 mil conocidas— se encuentran al sur de la convergencia. Perteneciente la mayoría a la familia Nototheniformes, tiene en los “bacalaos antárticos” a los más numerosos y al “pez nylon” (su sangre, al carecer de eritrocitos, hace su cuerpo semitransparente) como el más típico.

CETÁCEOS: Los hay con “barbas” (láminas córneas que cuelgan de los maxilares para filtrar el alimento), tales como la ballena azul (32 metros de largo, de aleta o rorcual común); la ballena minke, la franca y la jorobada. Estas últimas están casi extinguidas.

Entre los cetáceos con dientes (odontocetos) y que se alimentan de peces y calamares, se encuentran: el Calderón negro, la ballena “nariz de botella”, la orca y el cachalote. Este último proporciona grasa, espermaceti y ámbar gris. La población de cetáceos se estima en 380 mil individuos, la mitad de ella asumida por el rorcual común.

AVES: Unas 50 especies, con una población estimada en 188 millones de sujetos, anidan en islas y costas antárticas.

ARBOL GENEALOGICO FAMILIA MACAYA



EL ARTE DEL TALLADO APLICADO A LA JOYERIA ARTESANAL EN DIENTES Y HUESOS DE CETACEOS

DIENTES DE CACHALOTE



Los artistas han encontrado en los dientes y huesos de cachalotes, un maravilloso material para crear valiosas piezas de arte, artefactos de trabajo: en joyería, en agujas para tejer redes, punzones para unir cabos, gazas, hacer perchas y otras figuras atrayentes.



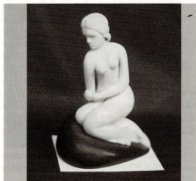
Dientes de cachalote sacados en ex planta de Chome en 1978.



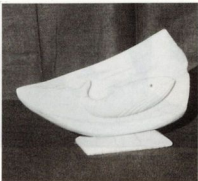
Collar y aros tallados en dientes de cachalote (1978).



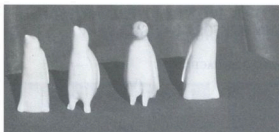
Copihues, aros y conchas de ostiones tallados en dientes.



Escultura "La Sirena", en dientes de cachalote (1979).



Ballena tallada en dientes de cachalote (1980).

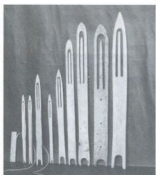


Pingüinos en dientes de odontoceto por tripulantes del *Juan V* (1980).



Florero tallado en dientes de cachalote (1980).

DIFERENTES AGUJAS PARA TEJER REDES



Agujas en hueso de ballena, para tejer redes de diferentes mallas (1980).



Tallados en barba y dientes de cachalote (1980).



Tallados en dientes de cachalote (1982).



Chino caminante, tallado en dientes de cachalote por el artesano Valdés, de Iquique (1974).

GLOSARIO BASICO

- AMPO:** Término usado por los balleneros al referirse a una protuberancia que llevan las ballenas sobre el lomo.
- APAREAMIENTO:** Ayuntamiento, cubrición, coito, cópula.
- APAREAR:** Juntar, igualar, emparejar, hermanar, nivelar.
- ARREAR:** Término usado por pescadores. Se refiere a cuando se lanza el buzo al agua.
- ARRECIFE:** Escollo, banco, bajo, bajío, roca, rompiente.
- BAJERÍO:** Arrecife, rompiente, banco, escollo, roca, varadero, encalladero.
- BAYONA:** Tripulante que va en la popa de la embarcación.
- BITA:** Término usado por los pescadores para referirse a una pieza ubicada en cubierta de las embarcaciones, para acoderarse.
- BOLO:** Término usado por los pescadores para referirse a concentración de peces.
- CALAR:** Término pesquero: lanzar los espineles en el mar al congrío.
- CARENAR:** Calafatear, arreglar, reparar, componer.
- COFA:** Tina (en altura) que tienen los balleneros para observar cetáceos en el mar.
- CHIRRIAR:** Crujir, chillar, crepitar, rechinar, resonar.
- CHIRIGOTADA:** Cuchufleta, burla, broma, chuscada.
- CHONTA:** Vegetal parecido a la palmera que existe en Isla de Pascua.
- DÁTINGAN:** Arma para disparar a cetáceos.
- DRIZA:** Cuerda, cabo, sogá.
- DRIZAR:** Izar, subir, arriar, bajar.
- ESPAUEL:** Nombre de una especie de ballena (cachalote).
- ESPAUTO:** Forma de respirar de los cetáceos.
- ESPEL:** Herramienta para despostar ballenas.
- ESPOLETA:** Detonador, mecanismo, aparato, dispositivo de detonación.
- ESPOLÓN:** Punta, uña, garra, púa, contrafuerte, prominencia.
- FARALLÓN:** Roca, acantilado, barranco, despeñadero, sima, talud, precipicio, cresta, muro, caída.
- FARRUTA:** Delgada, flaca, débil (flaco).
- MATRERO:** Astuto, suspicaz, receloso, pícaro, diestro.
- PANGA:** Embarcación pequeña.
- PANGARETA:** Herramienta de trabajo de los pescadores.
- PANTALETA:** Ropa interior femenina.
- PERCUTOR:** Martillo, llave, detonador, pieza de arma de fuego.
- QUELONIO:** Tortuga, reptil.
- QUÍNE:** Herramienta de trabajo de los buzos.
- RACHA:** Ráfaga, lapso, espacio, período, breve, torbellino.
- RORCUAL:** Quila, ceibal (nombres de ballenas).
- SAGIO:** Término usado por los pescadores para referirse a la quietud de las aguas, después de 3 olas seguidas.
- SARGAZO:** Alga, planta acuática.
- TRANCADOR:** Arponero.

BIBLIOGRAFIA

1. *El canto de las ballenas*. Texto de Dyan Sheldon, Ilustraciones de Gary Blythe, Ediciones Ekare, Caracas, Venezuela, 1998.
2. *Ballenas, delfines y marsopas*. Dirección de Richard Harrison y M.M. Bryden, Plaza & Janes- Tusquets. Fundacio Caixa de Pensions, Museo de la Ciencia, Barcelona, 1991.
3. Pereira Salas, Eugenio. *Historia de las relaciones internacionales de Chile. Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos. 1778-1809*. Editorial Andrés Bello, Santiago.
4. Marangunic Damianovic, Alberto y Carlos Jaramillo Freyhoffer. *La industria ballenera en Chile*. Tesis para optar al título de Médico Veterinario de la Universidad de Chile. Santiago, 1959.
5. Weis Craig, Adam. *Whales And the Nantucket Whaling Museum*. Nantucket Historical Association, 1977.
6. Papastavrou, Vassili. *Ballenas, delfines y otros mamíferos marinos*. Fotografías de Frank Greenaway. Biblioteca Visual Altea, 1994.
7. Whipple, A.B.C. *La aventura del mar. Las Balleneras*. (I y II), Ediciones Folio S.A., Barcelona, 1996.

INDICE

	Págs.
Prólogo	7
Tata, ¿Dónde viven las Ballenas?	9
Corporación Cultural Ballenera "Juan Macaya Aravena"	10
Inicio de esta Historia	11
Juan Macaya Aravena En Isla Santa María	16
El Golfo de Arauco	17
Los Isleños	18
Los Choros "Zapato" del Golfo	18
Juan Macaya e Hijos	21
Combate entre ingleses y alemanes	23
Primera instalación ballenera en Isla Santa María	24
Formación de la primera empresa	24
Administración de la empresa	25
Una charla con el abuelo	27
Balleneros en Talcahuano	28
Puerto de San Carlos	28
Isla Diego Ramírez	29
Esqueleto de ballena y planta "Los Molles" de Iquique	31
Traspaso de atribuciones	33
Matrimonio de Anselmo	34
Anselmo, profesional de escafandra	35
Anselmo, arponero en chalupas balleneras	37
Anselmo, co-dueño de empresa Macaya	39
Empresa Macaya e Hijos	39
El primer barco	40
La compra del <i>Juan I</i>	41
El portugués Da Silva	43
El hijo del portugués	44
El Farallón	44
Epidemia de tifus en Isla Santa María	45
Ballena en la rampa	46
Anselmo Riquelme y el cañón	46
Barcos hundidos	48
El cañón de Jorge	50
Enrique y Neftalí	52
Anselmo Segundo	53
Llegada a puerto	55
Accidentes en chalupas balleneras	55
Barcos ingleses en Isla Santa María	57
El buzo Jorge Macaya	58

El sueño de Jorge	60
Recalada en el puerto de Antofagasta	60
Asociación con japoneses	61
El capitán J. Macaya	61
Los Bromistas	62
Otro capitán	64
El capitán Kato	66
En remolque	67
Viviana Macaya Retamal	71
Otra corajuda dama	75
Waldo	75
Cachalote en la rampa	77
Primer ballenero que navegó por el Cabo de Hornos, uniendo ambos océanos	79
El Cachalote y su alimentación	80
Carne de ballena comestible en Chile	80
Ballena Quila, Orca, Matadora o Asesina	81
Las Ballenas y su forma de espautar	81
El Terremoto	82
Inserción de Reportaje	83
El niño calienta la Antártida	83
Como en el verano	84
El inventario	84
Fauna	84
Arbol Genealógico de Familia Macaya	86
El Arte del Tallado, aplicado a la Joyería Artesanal, en dientes y huesos de Cetáceos	87
Dientes de Cachalote	87
Diferentes agujas para tejer redes	88
Glosario	89
Bibliografía	90

Este libro
se terminó de imprimir
en el mes de noviembre de 1998,
en los talleres de
EDITORA ANÍBAL PINTO S.A.,
Maipú 769, fono 241662
Concepción
Chile

Este libro da cuenta de las actividades balleneras en Isla Santa María y Chome realizadas por la familia Macaya Aravena y su descendencia. Sucesión de hombres de mar que con esfuerzo, tenacidad y sacrificio lograron levantar una empresa que trajo desarrollo y bienestar a los lugareños de Isla Santa María, donde se instaló a vivir el hijo de José Luis Macaya, llegado de España.

Estos varones, que un día fueron nuestros vecinos, llevaron el nombre de Chile a otras latitudes, gracias a sus actividades relacionadas con los cetáceos que tanto abundaban en la costa del océano Pacífico chileno, que despertaron el interés de muchos navegantes de diferentes países que vinieron a cosechar por años y años materia prima a este generoso océano.



JUAN ANTONIO HERNANDEZ AGUAYO. Estudió en la Universidad Técnica del Estado, de Santiago. Ejerció la docencia en la Escuela Industrial y de Pesca de Talcahuano, especialidad Conservería de Pescados y Mariscos, desde 1947 a 1960. Desde 1962 a 1985 fue profesor en el Liceo Industrial A-23 de Talcahuano, Técnico Industrial con mención en Industrialización de Pescados y Mariscos, fue becado por la F.A.O. para cursar Tecnología Pesquera en la Universidad Técnica Federico Santa María de Valparaíso en 1952. Fue contratado por el Ministerio de Educación de Venezuela para organizar planes y programas de la enseñanza Profesional Pesquera, desde 1960 a 1962. Similar labor realizó para el Ministerio de Educación chileno para la elaboración de planes y programas para la Enseñanza Industrial. Fue parte de la Comisión Técnica chilena que elaboró el Proyecto de creación del Instituto Técnico del Mar, en 1972. Integró la Comisión Multisectorial del Control de la Contaminación de Talcahuano, en 1990. Ha participado en innumerables seminarios de educación y en talleres sobre Medio ambiente y Manejo de la Zona Costera organizados tanto por el Ministerio de Educación como por la Universidad de Concepción.

En la actualidad es Presidente del Comité Ecológico de Talcahuano y Presidente de la Corporación Cultural Ballenera Juan Macaya Aravena. Es autor de la novela costumbrista de gente de mar *La escafandra del abuelo*, y de los ensayos *Vivir sin contaminar*, *Contaminación visible e invisible en Chile*, y *La balandra del abuelo* (inédito).



030182