

HISTORIA 396
ISSN 0719-0719
E-ISSN 0719-7969
VOL 15
N°1 - 2025
[529-564]

LOS BALLENEROS FRANCESES Y LA CAZA DE BALLENAS FRANCAS EN LAS BAHÍAS DE COQUIMBO Y TONGOY, CHILE

*FRENCH WHALERS AND RIGHT WHALING IN THE
COQUIMBO AND TONGOY BAYS, CHILE*

Daniel Quiroz

Servicio Nacional del Patrimonio Cultural
danielquiroz54@gmail.com

Resumen

El puerto de Coquimbo y la bahía de Tongoy fueron espacios privilegiados para la caza de ballenas en Chile durante las primeras décadas del siglo XIX. Buques balleneros de distintas nacionalidades llegaban no sólo en busca de provisiones y agua, hacer reparaciones y completar sus tripulaciones, sino también cazaban ballenas francas en esos lugares. En 1835 se publicó un libro que “relata y dibuja” un evento ocurrido el 5 de julio de 1833 donde dos buques balleneros franceses cazan y procesan un par de ballenas francas, una hembra y su cría, en la bahía de Coquimbo. Tomando este suceso como detonante, utilizando documentos preservados en archivos y noticias publicadas en periódicos, se construye un relato sobre las operaciones balleneras francesas en las bahías de Coquimbo y Tongoy, que podrían definirse como “una caza costera dentro de la caza pelágica”, desde una perspectiva inscrita en las denominadas historias oceánicas. El número de ballenas francas australes disminuye y las autoridades gubernamentales prohíben sus operaciones en puertos no habilitados para impedir el comercio ilegal y también el procesamiento de las carcasas en las bahías para evitar los malos olores y proteger a sus habitantes. Esta situación provoca el abandono de los caladeros y la desaparición definitiva de la caza de ballenas en las bahías de Coquimbo y Tongoy.

Palabras clave: caza pelágica de ballenas; balleneros franceses; ballenas francas australes; caza costera; Coquimbo y Tongoy.

Abstract

The port of Coquimbo and the Bay of Tongoy were prime locations for whaling along the Chilean coast during the early 19th century. Whalers visited these areas not only to resupply, repair their vessels, and recruit crew members but also to engage in coastal whaling. Two French whaling ships hunted and processed a pair of right whales -a female and her calf- in Coquimbo Bay on July 5, 1833. This event was later “narrated and illustrated” in a book published in 1835. Using this incident as a starting point, and drawing from archival documents and contemporary newspaper reports, this article explores French whaling operations in Coquimbo and Tongoy bays. These activities represent a form of “coastal whaling within pelagic whaling,” framed within the context of oceanic histories. Over time, the decline in southern right whale populations, combined with government restrictions on unauthorized commercial port operations and carcass processing in bays (aimed at controlling odors and protecting residents), drove whalers out of these hunting grounds. Ultimately, this marked the end of whaling activities in Coquimbo and Tongoy bays.

Keywords: pelagic whaling; French whalers; southern right whales; shore whaling; Coquimbo and Tongoy.

INTRODUCCIÓN

Los balleneros del hemisferio norte ingresaron al océano Pacífico en la última década del siglo XVIII¹. El primer buque en hacerlo fue la fragata inglesa *Emelia*, al mando del capitán James Shields, que cruzó el cabo de Hornos en enero de 1789 y capturó sus primeros cachalotes frente a las costas chilenas en marzo de 1789². En 1790 fueron ocho buques ingleses y siete franceses los que en busca de los preciados cachalotes³ siguieron la ruta del *Emelia*⁴.

-
- 1 Este trabajo fue realizado en el marco del Proyecto Fondecyt Regular N°1170318, “Narrativas etnográficas y operaciones balleneras en las costas sudamericanas entre los siglos XVII y XX: patrones, transformaciones y continuidades.” Mi reconocimiento a las siguientes instituciones por las facilidades otorgadas para consultar los documentos que preservan: Special Collections & Archives de la University of California, en San Diego, Estados Unidos; Archivo General de Indias, en Sevilla, España; Archives Municipales de Nantes y Archives Départementales de Loire-Atlantique, en Nantes y Archives Départementales de Seine-Maritime, en Rouen, en Francia, y, por supuesto, al Archivo Nacional Histórico, en Santiago de Chile. Mi agradecimiento a Benjamín Ballester y Claudio Gómez, por sus atinadas observaciones y comentarios, y a los evaluadores anónimos de este artículo, por su interés y acuciosidad.
 - 2 Quiroz, Daniel. “Notas sobre el viaje de la fragata ballenera EMELIA a los mares del sur (1788-1790). El informe del capitán James Shields a Enderby & Sons y otros documentos.” *Magallania*, Vol. 48, N°2, 2020, pp. 21-44.
 - 3 El nombre científico de la especie es *Physeter macrocephalus*, Linnaeus, 1758. Klinowska, Margaret (ed.). *Dolphins, porpoises and whales of the world*. Gland, IUCN, 1991, pp. 329-337.
 - 4 Stackpole, Eduard. *Whales and Destiny. The rivalry between America, France, and Britain for control to the Southern Whale Fishery, 1785-1825*. Amherst, University of Massachusetts Press, 1972.

Desde Estados Unidos los primeros balleneros recién zarparon en 1791, tres de Nantucket y uno de New Bedford⁵. El marinero Elijah Durfey, a bordo del *Rebecca*, de New Bedford, relata que en 1792 había “cuarenta buques balleneros en el Pacífico: veintidós de Inglaterra, ocho de Dunkerque, siete de Nantucket y uno de New Bedford, de Hudson y de Boston respectivamente”⁶, lo que marcaría, según Pereira Salas “la apertura del ciclo ballenero, audaz y renovador”⁷, en el que centenares de balleneros de distintas nacionalidades operaron en las aguas del Pacífico, frente a las costas de Chile, persiguiendo no solo cachalotes sino también ballenas francas⁸. Los buques que pasaban al Pacífico necesitaban puertos donde efectuar reparaciones, adquirir provisiones o completar tripulaciones. Talcahuano, Valparaíso y, en menor medida, Caldera, Coquimbo, Valdivia y Ancud se constituyeron en puertos importantes para la industria ballenera en las costas del Pacífico Suroriental sobre todo durante la primera mitad del siglo XIX. La zona de Coquimbo y Tongoy constituye un caso particular pues no era solo un punto de aprovisionamiento para los buques balleneros sino que en sus bahías también se cazaban y procesaban ballenas.

La caza comercial de ballenas comenzó durante el siglo XI en el golfo de Vizcaya, en Europa, y aún se sigue practicando, en el siglo XXI, en diversos lugares del planeta (Islandia, Noruega y Japón)⁹. Los historiadores distinguen en estos diez siglos dos grandes tradiciones, que denominan caza tradicional¹⁰ y caza moderna¹¹. La caza moderna usa dispositivos “revolucionarios”; el arpón con punta explosiva y el buque cazador con motor, que “cambiaron radicalmente la industria y permitieron la persecución y captura de cualquier especie de ballena”¹². Todas las formas de cazar ballenas previas a la introducción de estos y otros dispositivos, ocurrida durante la segunda mitad del siglo XIX, se consideran tradicionales, entre las que se encuentra “la caza pelágica estilo americano”¹³. Este tipo de caza se realizaba con veleros que recorrían

5 Starbuck, Alexander. *History of the American Whale Fishery from its Earliest Inception to the Year 1876*. Seacaucus, Starbuck, 1878.

6 Stackpole, *Whales and Destiny*, p. 130.

7 Pereira Salas, Eugenio, *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos, 1778-1809*. Santiago, Andrés Bello, 1971, p. 43.

8 El nombre científico de la especie es *Eubalaena australis*, Desmoulins, 1822. Klinowska, *Dolphins, porpoises and whales of the world*, pp. 358-364.

9 Roman, Joe. *Whale*. Londres, Reaktions Books, 2006; Robineau, Daniel. *Une histoire de la chasse a la baleine*. Paris, Vuibert, 2007.

10 Ellis, Richard. “Whaling, traditional.” Perrin, William; Würsig, Bernd y Thewissen, Johannes. (eds.). *Encyclopedia of Marine Mammals*. San Diego, Academic Press, 2009, pp. 1243-1254.

11 Clapham, Philip y Baker, Scott. “Whaling, modern.” Perrin, William; Würsig, Bernd y Thewissen, Johannes. (eds.). *Encyclopedia of Marine Mammals*. San Diego, Academic Press, 2009, pp. 1239-1243.

12 *Ibidem*, p. 1240.

13 Reeves, Randall y Smith, Tim. “A taxonomy of world whaling: operations, eras, and data sources.” Estes, James; De Master, Douglas; Doak, Daniel; Williams, Terrie y Brownell Jr., Robert (eds.). *Whales, whaling and eco systems*. Berkeley, University of California Press, 2006, pp. 82-10.

los mares llevando a bordo varios botes balleneros. Su presa principal era el cachalote aunque también se perseguían ballenas francas, jorobadas¹⁴ y grises¹⁵. Los cetáceos, capturados y muertos desde los botes, con arpones y lanzas manuales, eran remolcados a un costado del velero, donde se los procesaba, retirándoles la grasa, que era subida a bordo mediante poleas. En la cubierta del velero, la grasa era transformada en aceite en hornos, que luego se almacenaba en barriles¹⁶. La caza pelágica llegó al Pacífico Suroriental a fines del siglo XVIII cuando buques ingleses, franceses y estadounidenses, en ese mismo orden, comenzaron a perseguir cetáceos frente a las costas chilenas y peruanas¹⁷ estableciendo estrechas relaciones con las poblaciones que vivían en ellas y con sus autoridades¹⁸. Durante el siglo XIX la caza pelágica de ballenas se globalizó¹⁹, siendo “la última empresa cosmopolita” pues empleaba individuos provenientes de distintos lugares y se practicaba en casi todos los mares abiertos del planeta²⁰.

La caza desenfadada de cetáceos en busca del preciado aceite de ballena, mercancía necesaria para el desarrollo industrial de las naciones, provocó la reducción global del número de ballenas, dejándolas casi al borde de la extinción, incluso desaparecidas a nivel micro ecológico en numerosas ensenadas y bahías usadas habitualmente en las migraciones de los cetáceos²¹. Este es un vivo ejemplo de la naturaleza paradójica de la lógica y las prácticas del capitalismo, sostenido por una fuerte contradicción entre la tendencia a crecer y expandirse exponencialmente y la destrucción continua de los recursos que los modos de producción capitalista conlleva²².

Existe un apreciable número de estudios realizados durante el último siglo²³ que han permitido construir una historia global de la caza de ballenas, pero no

14 El nombre científico de la especie es *Megaptera novaeangliae*, Borowski, 1781. Klinowska, *Dolphins, porpoises and whales of the world*, pp. 416-422

15 El nombre científico de la especie es *Eschrichtius robustus*, Lilljeborg, 1861. Klinowska, *Dolphins, porpoises and whales of the world*, pp. 368-374.

16 Davis, Gallman y Gleiter, *In pursuit of Leviathan*.

17 Stackpole, *Whales and Destiny*. Jones, Ryan Tucker. “The Environment”. Armitage, David y Bashford, Alyson (eds.). *Pacific History: Ocean, Lands, People*. New York, Palgrave Macmillan, 2014, pp. 121-142.

18 Quiroz, Daniel. *Soplan las ballenas*.

19 Dolin, Eric J. *Leviathan: The history of whaling in America*. Nueva York, W.W. Norton & Co., 2007.

20 Jones, “The Environment”, p. 131.

21 Smith, Tim; Reeves, Randall; Josephson, Elizabeth. y Lund, Judith. “Spatial and seasonal distribution of American whaling and whales in the age of sail”. *PLoS One*, Vol. 7, N°4, 2012, e34905.

22 Harvey, David. *Seventeen contradictions and the end of capitalism*, Londres, Profile Books, 2014.

23 Jenkins, James T. *A history of the whale fisheries from the Basque fisheries of the tenth century to the hunting of the finner whale at the present date*. New York, Kennikat Press, 1921; Sanderson, Ivan T. *Follow the Whale*. Londres, Bramhall House, 1956; Spence, Bill. *Harpooned. The story of whaling*. Greenwich, Conway Maritime Press, 1980; Francis, Daniel. *A history of world whaling*. Markham, Viking Penguin Books, 1990; Davis, Lance; Gallman, Robert y Gleiter, Karen. *In pursuit of Leviathan: Technology, Institutions, Productivity and Profits in American Whaling, 1816-1906*. Chicago, The University of Chicago Press, 1997; Dolin, *Leviathan: The history of whaling in America*.

son muy abundantes los que se refieren, en forma específica, a su presencia y despliegue en el Pacífico Suroriental²⁴. Si consideramos uno de los últimos trabajos colectivos realizados sobre la caza de ballenas en el Pacífico²⁵ podemos darnos cuenta que ninguno de los quince artículos que lo conforman se refieren a la región que nos ocupa. En su introducción se afirma que “en el siglo XIX la industria ballenera alcanzó casi todas las latitudes y longitudes del océano Pacífico”²⁶, pero cuando se habla en el libro del Pacífico Sur se piensa en lugares como Hawái, Samoa, Tonga, Nueva Zelanda o Australia, incluso California, Columbia Británica o el estrecho de Bering, pero no en Colombia, Ecuador, Perú o Chile. Este no es un comentario provinciano sino que busca resaltar la existencia de una grieta en la historiografía ballenera global que es preciso remediar. En los últimos años se han publicado algunos trabajos relacionados con el rol que tuvieron algunos puertos de la costa del Pacífico Suroriental en el desarrollo de la industria ballenera global pero la mayoría de estos estudios se han centrado en los puertos de Talcahuano y Valparaíso²⁷, descuidando el papel que desempeñaron otros lugares de la costa sudamericana, entre ellos el puerto de Coquimbo y sus alrededores²⁸. Este es un descuido que nos interesa subsanar, sobre todo considerando que frente a Tongoy, a 25 leguas de tierra firme, el 3 de marzo de 1789, desde la fragata ballenera británica *Emelia* al mando del capitán estadounidense James Shields, se capturó la primera ballena (en realidad, un cachalote) en el Pacífico Suroriental²⁹.

La historia de la caza de ballenas es una especialidad que no puede inscribirse solo como historia marítima, económica y/o ambiental sino que se nutre de todos estos desarrollos disciplinarios para constituirse en un cuerpo singular de conocimientos sobre un universo que escapa a las categorizaciones de tradiciones académicas particulares, no solo de la Historia sino también de la Antropología y de la Ecología³⁰. Nuestro trabajo se inscribe en lo que ahora

24 Iglar, David. “Diseased Goods: Global Exchanges in the Eastern Pacific Basin, 1770-1850.” *The American Historical Review*, Vol. 109, N°3, 2004, pp. 693-719; Quiroz, Daniel. *Soplan las ballenas. Historias de la caza de cetáceos en Chile*. Santiago, Biblioteca Nacional/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2020.

25 Jones, Ryan Tucker y Wanhalla, Angela (eds). *New histories of Pacific Whaling*. Munich, RCC, 2019.

26 Jones, Ryan Tucker y Wanhalla, Angela. “Introduction”. Jones, Ryan Tucker y Wanhalla, Angela (eds). *New histories of Pacific Whaling*. Munich, RCC, 2019, pp. 5-7, p. 6.

27 Quiroz, Daniel. “Operaciones balleneras tradicionales en la costa sudamericana: transformaciones y continuidades”. *Estudios Atacameños*, N°65, 2020, pp. 47-64; Quiroz, Daniel. “Talcahuano Girls. El puerto de Talcahuano en el comercio ballenero global del siglo XIX”. *Autoctonia*, Vol. 8, N°2, 2024, pp. 897-924.

28 Quiroz, *Soplan las ballenas*.

29 Quiroz, “Notas sobre el viaje de la fragata ballenera *Emelia* a los mares del sur (1788-1790)”, pp. 21-44.

30 Holm, Poul; Smith, Tim y Starkey, David. *The exploited seas: new directions for marine environmental history*. Saint John’s, International Maritime Economic History Association, 2001,

se denominan “historias oceánicas”, donde los océanos, que cubren el 70% de la superficie del planeta, no se consideran unidades homogéneas sino entidades que se conectan, desconectan, entrelazan y despliegan tanto en el plano global como en micro ecologías y micro geografías particulares³¹, combinando lo global, la caza pelágica de ballenas estilo americano practicada por los balleneros franceses en el siglo XIX, con lo local, el funcionamiento específico de la industria “en un pequeño espacio, durante un corto período de tiempo” (las bahías de Coquimbo y Tongoy)³². Las historias oceánicas no buscan entregar una perspectiva universal sobre los océanos sino moverse por ellos en distintas escalas, desde escondidas caletas y pequeñas bahías hasta los grandes océanos, “colocando los océanos y los mares dentro de la historia mundial y visualizando la historia mundial a través de las historias oceánicas y marítimas”³³. Ryan Tucker Jones señala que “se necesita una nueva especie de historia oceánica, una que esté en sintonía con las especificidades de las ubicaciones discretas en el océano”, tanto de los animales marinos como de las comunidades humanas, de modo que “este tipo de historia consideraría cruciales las formas como se estructuran las comunidades marinas de animales y humanos, cómo cambian y cómo se modifican entre sí”³⁴.

En este trabajo nos concentramos en las actividades balleneras realizadas por buques de bandera francesa en el puerto de Coquimbo y en la bahía de Tongoy. Nuestro objetivo es incrementar la escasa información que existe sobre ellas (mucho menos conocidas que las inglesas y estadounidenses) durante la primera mitad del siglo XIX, con el propósito de integrar ese conocimiento en “una historia global de la caza de ballenas”³⁵. En primer lugar se entregará información sobre la actividad ballenera nacional y extranjera en las bahías de Coquimbo y Tongoy durante la primera mitad del siglo XIX y sobre las operaciones balleneras francesas en el Pacífico Suroriental. Luego se estudiará un evento particular observado en 1833, identificando el rol cumplido por los balleneros franceses en ese suceso. Más tarde se analizará, usando las bitácoras de sus buques, las singularidades de la caza de ballenas en las bahías de Coquimbo y Tongoy, registrando en forma especial sus relaciones con los lugareños.

31 Armitage, David; Bashford, Alison y Sivasundaram, Sujit (eds.). *Oceanic Histories*. Cambridge, Cambridge University Press, 2018.

32 Berg, Maxine. “Sea otters and iron: a global microhistory of value and exchange at Nootka Sound, 1774-1792” *Past & Present*, Vol. 242, N°12, 2019, pp. 50-82, p. 53.

33 Sivasundaram, Sujit; Bashford, Alison y Armitage, David. “Introduction. Writing World Oceanic Histories” Armitage, Bashford y Sivasundaram, *Oceanic Histories*, p. 2.

34 Jones, Ryan Tucker. “Running into Whales: The History of the North Pacific from below the Waves” *The American Historical Review*, Vol. 118, N°2, 2013, pp. 349-377.

35 Haines, David. “Lighting up the world? Empires and islanders in the Pacific whaling industry, 1790-1860” Fusaro, María y Polonia, Amelia (eds.). *Maritime history as global history*. Liverpool, Liverpool University Press, 2010, pp. 159-175.

OPERACIONES BALLENERAS EN COQUIMBO Y TONGOY

Randall Reeves y Tim Smith acuñaron el concepto de operación ballenera, instrumento que resulta adecuado para estudiar en forma comparativa la caza de cetáceos a través del tiempo en diferentes lugares y así contribuir de manera significativa a la comprensión de su historia global o mundial³⁶. Una “operación ballenera” no solo se refiere a las formas de capturar los cetáceos sino también a las maneras de procesar sus carcasas y de consumir y/o comercializar sus productos. El concepto comprende las respuestas a un conjunto finito de preguntas: ¿quién la desarrolla?, ¿qué especies se capturan?, ¿dónde se realiza?, ¿por qué se las caza?, ¿cuándo ocurre?, ¿cómo se hace la captura y el procesamiento de las ballenas? Estas respuestas que permiten establecer una verdadera “taxonomía universal” de la caza de ballenas y además “ordenar y manejar las investigaciones sobre la historia de la caza de ballenas” que se realizan “en distintas regiones geográficas y períodos de tiempo”³⁷.

El Derrotero del Mar del Sur, escrito a fines del siglo XVII³⁸, deja descripciones someras pero pertinentes sobre el puerto de Coquimbo y la bahía de Tongoy. En el puerto de Coquimbo se fondea, “en derecho de una piedra que llaman La Tortuga, que es a donde está puesta la cruz”³⁹. Desde el puerto de Coquimbo, a una legua “a la parte del sudoeste, está otro muy buen puerto que se llama La Herradura”⁴⁰. La bahía de Tongoy se encuentra a siete leguas y “el surgidero de esta dicha bahía para repararse del viento norte es al abrigo del morro que está este oeste con la punta de Tongoy, frontero de un riachuelo, que hay en él muchos mejillones”⁴¹. Los puertos de Coquimbo, La Herradura “y el de la bahía de Tongoy, son limpios y de buen fondo”⁴². En esa época, Coquimbo era más bien un surgidero, es decir, un espacio marino donde daban fondo o anclaban las embarcaciones, que un verdadero puerto, un lugar que, además de ser un buen fondeadero, “dispone de instalaciones para hacer reparaciones o realizar operaciones de embarque y desembarque tanto de carga como de pasajeros, en otras palabras, un puerto es un punto de embarque/desembarque establecido para la carga/descarga de mercancías y personas”⁴³.

36 Reeves y Smith, “A taxonomy of world whaling: operations, eras, and data sources”

37 *Ibidem*, p. 83.

38 Moreno, Rodrigo y Ortiz Sotelo, Jaime (eds.). *Un derrotero del Mar del Sur. El Pacífico americano a fines del siglo XVII*. Santiago, Ediciones Biblioteca Nacional, 2018.

39 *Ibidem*, p. 428.

40 *Idem*.

41 *Ibidem*, p. 429.

42 *Idem*.

43 Palmer, Sarah. “History of the ports.” *International Journal of Maritime History*, Vol. 32, N°2, 2020, pp. 426-433, p. 426.

Durante el siglo XVIII Coquimbo era ya un puerto comercial. El ingeniero francés Amadée Frézier señala en 1713 que en el puerto de Coquimbo “los barcos están al abrigo de todos los vientos, cerrando la punta de estribor, o de la Tortuga, con la de babor, de manera que se ve de todos lados la tierra y que no hay nada de subida de mar: solamente 25 o 30 barcos pueden disfrutar de esta ventaja”; agregando que “en caso de necesidad, se puede dar carena a un navío de 24 cañones, sobre la piedra de la Tortuga”⁴⁴. El navegante francés Jean Baptiste Le Gentil de La Barbinais lo visitó el 4 de julio de 1715 y dice que Coquimbo “es el mejor puerto que hay en el Mar del Sur, los barcos están protegidos de todos los vientos y pueden carenar sobre una pequeña roca que está a flor de agua, a un tiro de piedra de la orilla”⁴⁵. Su texto está acompañado por un mapa donde se dibuja la única instalación portuaria en esa época, una bodega (Imagen N°1).

Imagen N°1. Plano del puerto de Coquimbo, 1715



Fuente: Le Gentil de La Barbinais, Jean Baptiste. *Nouveau voyage autour du monde*. Amsterdam, Chez Pierre Mortier, 1727, Tomo 1, p. 54.

44 Frézier, Amadée. *Relation du voyage de la mer du sud aux côtes du Chili, du Pérou et du Brésil fait pendant les années 1712, 1713 & 1714*. Amsterdam, Chez Pierre Humbert, 1717, pp. 224-225.

45 Le Gentil de La Barbinais, Jean Baptiste. *Nouveau voyage autour du monde*. Amsterdam, Chez Pierre Mortier, 1727, p. 54.

Amasa Delano, que estuvo en Coquimbo en 1806 en el bergantín *Perseverance*, dice que su bahía “es un buen lugar, en la temporada apropiada, para que un buque se llene con aceite de ballena franca, ya que las ballenas vienen a esta bahía en grandes números”⁴⁶. Se trataba, principalmente, de hembras con sus crías. Se inició una intensa matanza por los mismos buques ingleses, franceses y estadounidenses que perseguían cachalotes mar afuera, provocando, en un lapso muy breve de tiempo, una fuerte disminución en la disponibilidad de ejemplares en las inmediaciones de las costas de Chile⁴⁷.

Isaac Iselin, sobrecargo del buque mercante *Maryland*, que visitó la zona de Coquimbo en 1806, señala que “la bahía [de Tongoy] ofrece muy buen fondeadero, en una especie de arcilla fina, cubierta ligeramente con arena; los buques están bien protegidos contra los vientos del sur, que prevalecen durante la mayor parte del año”⁴⁸. Indica que pudo ver en Tongoy “pocas ballenas, excepto el último día, cuando varias estaban jugando alrededor del barco; [pero cuenta que] se dice que en el mes de octubre hay una gran cantidad”⁴⁹. Mientras estaba en Tongoy llegó la fragata ballenera *Lima*, procedente de Nantucket, “de donde había salido veintidós meses atrás”⁵⁰ con el propósito de cazar ballenas en la rada⁵¹. El 5 de junio de 1806 Iselin entró con ella en la bahía de Tongoy, permaneciendo “por más de quince días, ocasionalmente fondeado, pero principalmente yendo y viniendo; [donde] tuve buenas oportunidades para observar el deporte ballenero; fui varias veces en los botes en persecución de las ballenas y tuve el placer de ver como las tomaban, las cortaban y hervían; era un gran panorama”⁵².

46 Delano, Amasa. *A narrative of voyages and travels in the northern and southern hemispheres*. Boston, E.G. House, 1817, p. 299.

47 Townsend, Charles H. “The distribution of certain whales as shown by logbook records of American whaleships”. *Zoologica*, Vol. 19, 1935, pp. 1-50; Clark, Robert. “Southern right whales on the coast of Chile”. *Norsk Hvalfangst-Tidende*, Vol. 54, N°6, 1965, pp. 121-128.

48 Iselin, Isaac. *Journal of a trading voyage around the world 1805-1808*. Fairfield, Ye Galleon Press, 1999, p. 19.

49 *Idem*.

50 *Idem*.

51 La fragata *Lima*, de 286 toneladas, construida en 1804 en Pembroke, Massachusetts, zarpa en su primer viaje ese mismo año desde Nantucket rumbo al océano Pacífico, al mando del capitán Solomon Swain, regresando en 1806 con 1.600 barriles de aceite. Pereira Salas, *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos*, p. 341.

52 Iselin, *Journal of a trading voyage around the world*, p. 27.

Charles W. Wooster⁵³ le solicitó en marzo de 1819 al Gobierno de Chile “un permiso exclusivo para pescar ballenas, tanto en la bahía y puerto de Coquimbo como en la isla de Santa María por el término de cinco años”⁵⁴. Esta petición es parcialmente aprobada, dándosele a Wooster “privilegio exclusivo para hacer la pesca de la ballena en el puerto de Coquimbo por el término de dos años perentorios, con las calidades de que pague un cuatro por ciento sobre el producto líquido de la pesca y de que al menos la mitad de la tripulación haya de ser de individuos chilenos. El pago del cuatro por ciento debe hacerse en aceite de ballena en la Aduana de Valparaíso”⁵⁵. No se aceptó la solicitud de un permiso similar en Isla Santa María y el privilegio sólo se le otorgó por dos años y no por cinco, como se había solicitado. Los balleneros extranjeros se ven seriamente afectados por esta concesión, como se deduce de una nota enviada por W. Stewart, vice cónsul de los Estados Unidos en Coquimbo, al capitán Seth Pinkham, de la fragata ballenera *Dauphin*, donde manifiesta que “he sido informado por el Gobernador de esta provincia que le ha sido otorgado un privilegio exclusivo por el Gobierno general de Chile a la fragata chilena *Rosa del Pacífico* para la pesca de la ballena en la bahía de Coquimbo y en los alrededores; en consecuencia, debe considerar que ya no tiene el derecho a la pesca de ballenas en el puerto mencionado”⁵⁶. El privilegio no fue renovado y los buques extranjeros retomaron en 1821 la pesca de ballenas en las bahías de Coquimbo y Tongoy (ver Imagen N°2).

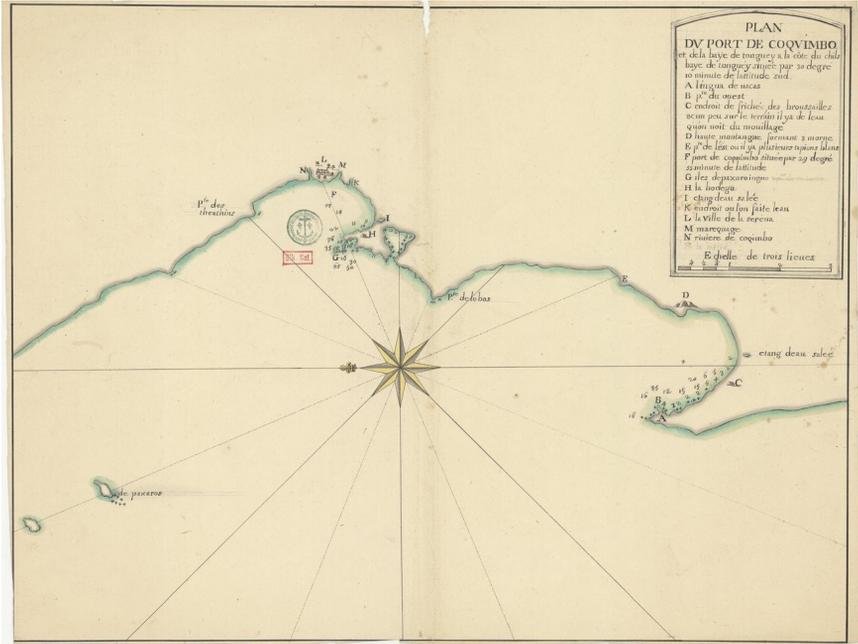
53 Charles W. Wooster, nació en 1780, en New Haven, Connecticut. Entre 1812 y 1815 en el buque corsario *Saratoga* capturó 22 buques británicos y acumuló una considerable fortuna. El 26 de noviembre de 1817 Wooster zarpa de Nueva York en su barca *Columbus*, con una carga de 66 cajas de armas, rumbo a Sudamérica. El 25 de abril de 1818 llega a Chile y el 6 de agosto de 1818 el Gobierno le compra el *Columbus* y le otorga el grado de capitán, al mando de su antiguo buque, ahora denominado *Araucano*. En 1818 Wooster era uno de los tres capitanes de la Marina de Chile. Renuncia poco tiempo después por serias desavenencias con el almirante Cochrane, que se había hecho cargo de la Marina de Chile a fines de ese año. Entre los años 1819 y 1822 se dedica al manejo de sus negocios privados, entre ellos la pesca de la ballena. Se reintegra en 1822 a la Marina de Chile, siendo nombrado el 18 de marzo jefe de sus fuerzas navales. En 1829 se retira con el grado de vicealmirante. Fallece 17 de agosto de 1848 en Sacramento, California. Chandler, Charles. “Admiral Charles Whiting Wooster in Chile”. *Annual Report of American Historical Association for the year 1916*, Tomo I. Washington: Government Printing Office, 1919, pp. 445-456.

54 Solicitud de permiso exclusivo para la pesca de ballenas de Charles W. Wooster, 1819. Archivo Nacional Histórico, Fondo Capitanía General (en adelante ANH-CG), Vol. 1050, pieza 80, f. 319.

55 Resolución sobre permiso exclusivo para la pesca de ballenas de Charles W. Wooster, 1819. ANH-CG, Vol. 1050, pieza 80, f. 321.

56 *The Evening Post*. Nueva York, 25 de noviembre de 1819.

Imagen N°2. Plano de las bahías de Coquimbo y Tongoy, c. 1730



Fuente: Bibliothèque Nationale de France, Département Cartes et Plans, GE SH 18 PF 169 DIV 11 P 3 D; <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb442977852>

Thomas H. Bennett, quien en 1822 se había embarcado en la fragata estadounidense *Improvement*, relata que salió en busca de ballenas francas, primero a la isla Santa María, donde obtuvieron 100 barriles de aceite y después se dirigió al norte, con dos días de estadía en Tongoy, fondeando más tarde en el puerto de Coquimbo. Bennett escribe que la bahía de Tongoy “es amplia y aunque en el fondeadero el agua es profunda, es tan clara que a veces el ancla se puede distinguir claramente en el fondo [...]; el entorno es muy montañoso; sin embargo, en el fondo se destaca la magnífica torre de los Andes”⁵⁷. Las ballenas francas, dice Bennett, “en algunos meses del año, durante el período de gestación, entran con sus crías a las bahías de Chile, persiguiendo los pequeños peces que abundan en sus costas”⁵⁸. Indica que “durante los dos meses que estuvimos aquí [Coquimbo, julio/agosto de 1822], tomamos cerca de 300 barriles de aceite” y que “después de sacar en este puerto la grasa de las ballenas, el gobernador nos obligó a remolcar las carcasas cerca de un pequeño abrigo al sur de la bahía (probablemente La Herradura), que

57 Bennet, Thomas H. *Voyage from de United States to South America, performed during the years 1821, 1822 & 1823*. Newburyport, Herald Press, 1823, p. 51.

58 *Ibidem*, p. 73.

impidiera su deriva al puerto y que su hedor molestara a los habitantes”⁵⁹. Termina agregando que “este cementerio de ballenas francas es visitado constantemente por voraces buitres, alcatraces, gaviotas y albatros, haciendo un clamor estruendoso entre los cadáveres”⁶⁰. Bennet indica también que la bahía de Tongoy “era muy visitada en los meses de junio, julio y agosto por los buques balleneros que persiguen ballenas francas”⁶¹. Supo, además, que “en una colina a la izquierda, hacia el oeste del fondeadero, los balleneros han establecido una casa de vigilancia”⁶² y que “durante la temporada un hombre permanece ahí diariamente; cuando divisa una ballena iza una bandera y los botes salen inmediatamente de los buques persiguiéndola”⁶³. Finalmente, asegura que “los domingos, a los pies de este cerro, se instala un tipo de feria; la gente se junta para vender sus licores, carnes y vegetales a los buques”⁶⁴.

William Ruschenberger, naturalista y médico de la marina de los Estados Unidos, llegó el 1° de septiembre de 1832 en el *USS Falmouth* al puerto de Coquimbo. Señala que “este puerto era anteriormente un lugar común para los barcos balleneros, pero ahora último lo han abandonado como consecuencia de estar vigilados muy de cerca por oficiales de hacienda y por la prohibición de hervir su aceite en la bahía y dejar las carcacas de los peces en la orilla, como solían hacerlo”⁶⁵. Subraya que «no es necesaria mucha imaginación para suponer lo ofensivo del aire en las proximidades de las enormes masas de desechos animales en estado de putrefacción»⁶⁶. Los “zopilotes, cóndores y otras aves carroñeras pronto desgarraban los huesos y los dejaban blanquear en la orilla”⁶⁷. Los huesos “quedaban esparcidos a lo largo del camino y eran empleados como parte de la estructura de pequeños puentes”⁶⁸. Ruschenberger piensa que son muchas «las ballenas que han sido muertas aquí»⁶⁹.

LA CAZA PELÁGICA FRANCESA DE BALLENAS

La pesca de ballenas se reinició en Francia a fines del siglo XVIII, durante el período que Thierry Vincent denomina “la renovación ballenera”, que se

59 *Idem.*

60 *Idem.*

61 *Ibidem*, p. 51

62 *Ibidem*, pp. 51-52.

63 *Ibidem*, p. 52.

64 *Idem.*

65 Ruschenberger, William. *Three Years in the Pacific, including notices of Brazil, Chile, Bolivia & Peru*. Filadelfia, Carey, Lea & Blanchard, 1834, p. 153.

66 *Idem.*

67 *Idem.*

68 *Idem.*

69 *Idem.*

extendió entre 1786 y 1803⁷⁰. Es un lapso de tiempo en el que “se explotan nuevos campos de pesca (los mares del sur) y se aplican nuevas estrategias financieras [...] gracias al dinamismo económico y a la voluntad inquebrantable de algunos armadores venidos de Nantucket”⁷¹. El rey de Francia otorgó una serie de beneficios a los nantuckeses entre los que se puede mencionar el pago de una prima de 50 libras por tonelada de aceite descargado en el puerto de Dunkerque, la que se pagaba siempre y cuando “los buques fueran rearmados en dicho puerto y navegaran bajo pabellón francés”⁷². Dunkerque, era un puerto “estratégicamente bien situado” tanto “para las salidas de las expediciones hacia los Mares del Norte y del Sur”, como para “el desarrollo de un mercado europeo de ventas de aceite y barbas de ballena”⁷³, por lo que se transformará en el centro de la actividad ballenera francesa durante esta época⁷⁴. Numerosos armadores nantuckeses “se instalan en Dunkerque y tienen un gran éxito” en la pesca de ballenas, siendo los más importantes William Rotch & Sons, Francis Rotch, Francis Macy, Benjamin Hussey y William Haydon⁷⁵. Se forma en Dunkerque y también en otros puertos franceses como Lorient, Le Havre y Dieppe, una gran flota ballenera que navegará bajo bandera francesa. En esa época los caladeros preferidos eran Groenlandia, las costas de Brasil, las costas del sur de África (bahías de Saldanha, Delagoa y Walvis), Santa Helena y Madagascar, pero pronto explorarán también aquellos caladeros situados en el Pacífico Suroriental. El desarrollo de la pesca de ballenas en Francia será muy rápido, llegando a tener en 1792 una flota de 37 buques saliendo desde Dunkerque y Lorient hacia los distintos mares del planeta en busca del preciado aceite de los cetáceos⁷⁶.

El primer ballenero francés que ingresó al océano Pacífico, rodeando el cabo de Hornos, es el bergantín *Harmonie*, cuyo armador era Francis Macy. El buque zarpó el 9 de septiembre de 1790 desde el puerto de Dunkerque, al mando del capitán David Starbuck, con 15 tripulantes⁷⁷ y regresó el 9 de febrero de 1792, con una carga de 461 barriles de aceite de cachalote⁷⁸. La guerra con Inglaterra fue un fuerte golpe para las operaciones francesas de la renovación ballenera, las que se paralizarán en 1803⁷⁹, aunque ya desde 1793 se habían

70 Vincent, Thierry. *Le 'Groënlandais'. Trois mats baleiniers des mers polaires*. Luneray, Editions Bertout, 1994, pp. 67-80.

71 *Ibidem*, pp. 69-71.

72 Du Pasquier, Thierry. *Les baleiniers français de Louis XVI à Napoléon*. Paris, Veyrier, 1990, p. 52.

73 Vincent, *Le 'Groënlandais'. Trois mats baleiniers des mers polaires*, p. 76.

74 *Ibidem*, p. 79.

75 Du Pasquier, *Les baleiniers français de Louis XVI à Napoléon*, p. 44.

76 *Ibidem*, pp. 186-187

77 *Ibidem*, p. 157.

78 *Journal de Marseille*. Marseille, 13 de marzo de 1792.

79 Du Pasquier, *Les baleiniers français de Louis XVI à Napoléon*, pp. 188-189.

visto seriamente afectadas debido a las capturas de varios de sus buques balleneros por los ingleses⁸⁰.

La pesca de ballenas se retomó en 1817, iniciando un período que Vincent llamará “la revitalización ballenera”⁸¹, que se extiende poco más de medio siglo (1817-1868). Le Havre y Nantes reemplazan a Dunkerque como los principales puertos balleneros, aunque también saldrán buques desde Saint-Malo, Bordeaux, Dunkerque, Dieppe e incluso, Marsella. Algunos de los balleneros se dirigen al norte, “es decir a las costas de Groenlandia, más particularmente al estrecho de Davis y a la bahía de Baffin;” pero la mayoría lo hace hacia el sur. La pesca austral se desarrollaba “en las aguas del Brasil y frente a la costa de los Patagones, así como al sur del cabo de Hornos y al oeste de ese cabo, en el océano Pacífico, sobre las costas de Chile y Perú”⁸². También se recorría “la costa oeste de África y al este del cabo de Buena Esperanza”⁸³. El período más próspero de las operaciones balleneras francesas en el Pacífico ocurrió en la década de 1830⁸⁴ y los lugares más visitados estaban a lo largo de las costas de Chile, en los caladeros de Chiloé-Huafo, Isla Mocha-Isla Santa María y Coquimbo-Tongoy (ver Imagen N°3)⁸⁵.

La “revitalización ballenera” finalizó el 14 de julio de 1868 cuando la fragata *Winslow*, al mando del capitán Labaste, regresa al puerto de Le Havre⁸⁶, después de un crucero de 42 meses⁸⁷, “que los hizo vagabundear de Nueva Zelanda al Cabo de Hornos, pasando por Australia, el estrecho de Bering y Baja California, llegando con una carga de 1.140 barriles de aceite y 3,8 toneladas de barbas”⁸⁸.

80 Robineau, *Une histoire de la chasse à la baleine*, p. 95; Du Pasquier, *Les baleiniers français de Louis XVI à Napoléon*, pp. 83-89.

81 Vincent, *Le 'Groënlandais'. Trois mats baleiniers des mers polaires*, pp. 83-94.

82 Maiseau, Raymond B. *Annuaire du Commerce Maritime ou Statistique Nautique et Commerciale des contrées maritimes et des principaux ports du globe*. Paris, Imprimerie de Guirodet, 1833, p. 627.

83 *Idem*.

84 Du Pasquier, Thierry. *Les baleiniers français aux XIXème Siècle, 1814-1868*. Grenoble, Terre et Mer, 1982, pp. 167-184.

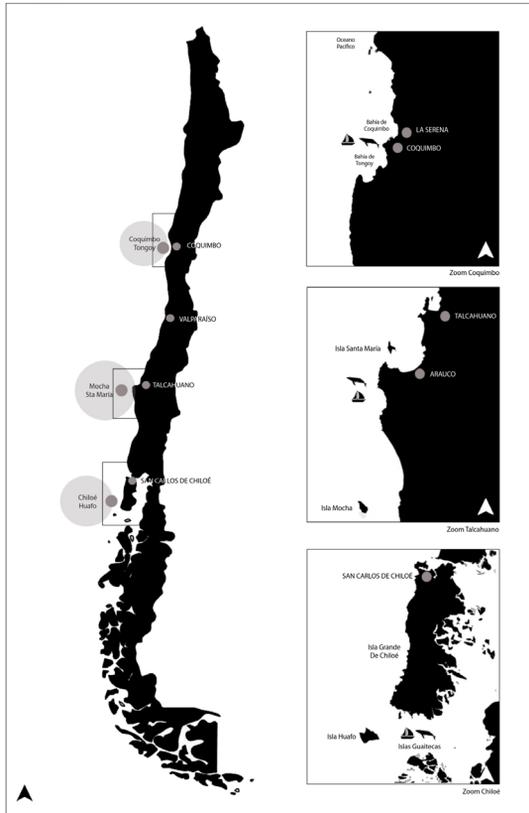
85 Robineau, *Une histoire de la chasse à la baleine*, p. 103.

86 *La Gironde*. Burdeos, 17 de julio de 1868

87 *Le Phare de la Loire*. Nantes, 28 de diciembre de 1864.

88 Vincent, *Le 'Groënlandais'. Trois mats baleiniers des mers polaires*, pp. 19-21.

Imagen N°3. Ubicación de los lugares de caza de ballenas francas utilizados por los balleneros franceses en las costas de Chile



Fuente: Dibujo de Daniela Quiroz

Gabriel Lafond de Lurcy entrega una detallada descripción de las incursiones de los balleneros franceses en el Pacífico Suroriental: “Hacia 1827 nuestros pescadores comenzaron a visitar las costas de Chile. Encontraron en los puertos de Talcahuano, Valdivia y San Carlos, espléndidos lugares de estadía donde podían aprovisionarse a bajo costo de víveres y agua para sus tripulaciones”⁸⁹ (podemos agregar que también encontraron esas regalías en los puertos de Valparaíso, Coquimbo y Caldera). Las condiciones de los puertos chilenos permiten, asegura Lafond de Lurcy, que “nuestros armadores balleneros explotaran estos parajes, en gran escala, desde 1827 hasta 1839”⁹⁰, advirtiendo,

89 Lafond de Lurcy, Gabriel. *Voyages autour du monde et naufrages célèbres. Tome III (Mer du Sud, de la Chine, et archipels de l’Inde)*. Pourrat Frères, Paris, 1844, p. 324.

90 *Idem*.

sin embargo, que “las bahías de la costa ofrecen a nuestros balleneros una pesca abundante y fácil, pero está prohibida” y las peticiones hechas por los cónsules franceses en el país, “para permitir la libre práctica en esos parajes por nuestros navíos balleneros, siempre han sido completamente negadas”⁹¹. Sin embargo, pronto la situación experimentará un cambio notorio. Las ballenas “vivamente perseguidas, se retiraron a lugares lejanos”, de modo que los balleneros “se dirigieron entonces a Nueva Zelanda”, a los caladeros del mar de Okhotsk, de Japón y de Baja California, y durante los años 1839 y 1840, las costas de Chile “han sido frecuentadas para la pesca por un pequeño número de nuestros buques”⁹².

El primer buque que en este período operó frente a las costas de Chile fue la fragata *Archimedes*, de Jeremiah Winslow, un armador estadounidense instalado en Le Havre. Zarpó el 29 de noviembre de 1817, al mando de capitán James Bunker, para dirigirse “a la pesca de la ballena en el Mar Pacífico”⁹³, expresando así una decisión explícita del armador del buque de enviarlo al océano Pacífico. La fragata *Archimedes*, que estuvo en Tongoy entre mayo y octubre de 1819⁹⁴, regresa con una carga de 2.200 barriles de aceite de ballena, provenientes de 31 ejemplares procesados⁹⁵. Las deserciones y las enfermedades, principalmente el escorbuto, afectaban con distinta intensidad los viajes de los buques franceses al Pacífico Oriental⁹⁶. Mientras la fragata *Archimedes* estuvo fondeada en 1819 en la bahía de Tongoy desertaron ocho tripulantes⁹⁷. Otros buques franceses seguirán la senda trazada por el *Archimedes*. La fragata *Maryland*, capitán Casper, de Le Havre, llegó a Tongoy el 30 de mayo de 1827⁹⁸, donde permaneció hasta agosto de 1827, logrando capturar cuatro ballenas francas, que les dieron 431 barriles de aceite⁹⁹. Entre el 13 de junio y el 24 de agosto de 1830, la fragata *Asia*, capitán Russell, también de Le Havre, persiguió doce ballenas en la bahía de Tongoy, matando y procesando a siete de ellas. Luego el buque se dirigió al Puerto de

91 *Ibidem*, pp. 324-325.

92 *Ibidem*, p. 325.

93 Rôle d'équipage, an 1817, le Navire L'Archimède allant à la pêche de la baleine. Archives Départementales de Seine-Maritime (en adelante ADSM). Armement et désarmement des bâtiments (1819), 6P6_32, Folio 236, f. 349.

94 *Idem*.

95 Du Pasquier, *Les baleiniers français aux XIXème Siècle 1814-1868*, p. 232

96 Coicaud, Cédric. “La chasse baleinière française, une industrie au cœur des échanges avec les Mondes américains des années 1780 aux années 1830”. *Bulletin de l'Association des historiens modernistes des universités françaises*, Vol. 44, 2024, p. 9.

97 Rôle d'équipage, an 1817, le Navire L'Archimède, f. 349-350.

98 Rapport du Capitaine Hamelin, embarqué comme second a bord du navire français baleinier *Le Maryland*, Capitaine Asa Casper, allant à la pêche de la baleine. Rôle d'équipage, an 1826, le Navire *Maryland*, allant à la pêche de la baleine dans les mers du Sud ou l'Océan Pacifique. ADSM, Armement et désarmement des bâtiments, 6P6_55, f. 527-529, f. 528.

99 Etat de la pêche de la baleine par le navire MARYLAND. Rôle d'équipage, an 1826, le Navire *Maryland*, allant à la pêche de la baleine dans les mers du Sud ou l'Océan Pacifique. ADSM, Armement et désarmement des bâtiments, 6P6_55, f. 530.

Coquimbo y el 18 de septiembre de 1830 pudo “arponear una ballena franca con su cría y matarlas, no sin antes una larga persecución”¹⁰⁰. Se afirma que cerca de cincuenta cruceros balleneros franceses tocaron Coquimbo y/o Tongoy entre los años 1817 y 1837¹⁰¹.

Una característica notable de la caza francesa de ballenas en este período es que no buscaban cachalotes, como los ingleses y estadounidenses, sino más bien ballenas francas australes. Los 550 cachalotes cazados por los franceses en medio siglo de operaciones son solo el 0,3% de las capturas estadounidenses; en cambio, las 12.000 ballenas francas de los franceses equivalen al 11% de las angloamericanas¹⁰².

UNA ESCENA BALLENERA

La fragata estadounidense USS *Potomac* recorrió durante catorce meses las costas de Sudamérica, visitando los puertos consulares de Estados Unidos y protegiendo el comercio estadounidense. Había zarpado de Nueva York al mando del comodoro John Downes, un veterano de la Guerra de 1812, con el fin de castigar el ataque realizado por “piratas malayos” contra el buque *Friendship*, de Salem, Massachusetts, en el puerto de Quallah Bato, Sumatra Occidental¹⁰³. Luego de recalar en Río de Janeiro, Ciudad del Cabo y recorrer el océano Índico, arribó a Quallah Bato, matando a más de 150 personas, entre ellas varias mujeres y niños¹⁰⁴. Sigue viaje a Batavia, Macao, Honolulu y Tahití, llegando a Valparaíso el 23 de octubre de 1832¹⁰⁵. Regresó finalmente a Boston el 23 de mayo de 1834, después de haber recorrido más de 61.000 millas y, en el proceso, circunnavegar el globo¹⁰⁶. Se escribieron dos libros relatando el periplo del *Potomac*; uno elaborado por Jeremiah N. Reynolds, secretario personal del comodoro Downes¹⁰⁷, y el otro por Francis Warriner, capellán, maestro de escuela e instructor de guardiamarinas en el buque¹⁰⁸.

100 *A journal kept onboard the ship Asia of Havre during a whaling voyage to the coast of Patagonia and elsewhere, 1829-1831*. University of California San Diego, *Special Collections & Archives* (en adelante UCSD-SCA), Hill Collection of Pacific Voyages.

101 Du Pasquier, *Les baleiniers français aux XIXème Siècle 1814-1868*.

102 Foucier, Annick, y Heffer, Jean “La productivité de la pêche à la baleine française, 1817-1868” *Histoire & Measure*, Vol. 27, N°2, 2012, pp.51-52.

103 Goodrich-Hedrick, Karen y Hedrick, John. “Cruise of the United State Frigate *Potomac*” *Expedition Magazine Penn Museum*, Vol. 14, N°2, 1972, pp. 27-31.

104 Armstrong, Benjamin. “‘Immediate redress’: USS *Potomac* and the pirates of Quallah Bato” *Small Wars & Insurgencies*, Vol. 24, N°1, 2013, p. 183.

105 Goodrich-Hendrick y Hendrick, “Cruise of the United State Frigate *Potomac*”, pp. 28-32.

106 *Ibidem*, p. 31.

107 Reynolds, Jeremiah. *Voyage of the United State Frigate Potomac, under the command of Commodore John Downes, during the circumnavigation of the globe in the years 1831, 1832, 1833 and 1834*. Nueva York, Harpers & Brothers, 1835.

108 Warriner, Francis. *Cruise of the United State Frigate Potomac, round the world during the years 1831-1834*. Nueva York, Leavitt, Lord & Co., 1835.

En sus viajes de vigilancia por la costa sudamericana, el *Potomac* se detuvo en 1833 por más de un mes en el puerto de Coquimbo, haciendo cuarentena por el surgimiento de un brote de viruela que había contagiado a casi toda la tripulación¹⁰⁹. El texto de Reynolds no entrega mayores datos sobre la permanencia del buque en el puerto, en cambio, el relato de Warriner ofrece una descripción extensa y detallada del paso de los expedicionarios por la bahía de Coquimbo, relatando la caza de un par de ballenas francas realizada por dos buques franceses en la bahía de Coquimbo, ocurrido mientras el *Potomac* se encontraba fondeado¹¹⁰.

El buque llegó a Coquimbo el 26 de mayo de 1833, estando anclados en la bahía “dos barcos balleneros estadounidenses, los únicos veleros en el puerto”¹¹¹. Warriner señala que el 5 de julio de 1833 “fuimos testigos de una escena ballenera en el puerto de Coquimbo; había en ese momento, junto a tres balleneros norteamericanos anclados en el puerto, dos buques balleneros franceses en un crucero, cuyas tripulaciones se probaron a sí mismas en esa ocasión muy vigilantes y activas”¹¹². Uno de los buques “descubrió las dos ballenas entrando en el puerto e inmediatamente despacharon sus botes para ir por ellas y conducir las hacia la costa; los balleneros norteamericanos salieron pronto en su persecución”¹¹³. Los obenques y el castillo de proa “estaban colmados con la gente de la tripulación que manifestaba gran interés en la faena, aunque a una distancia de dos o tres millas de la escena”¹¹⁴. Los franceses “tenían la ventaja tanto de la distancia como de la información y pronto fijaron un arpón en una de las ballenas”¹¹⁵. La gente en el *Potomac* decía: “¡ahora está haciendo travesuras!; ¡miren como los engaña!; ¡ahora Nantucket pasea en trineo!”¹¹⁶, y el pequeño bote se alejaba rápidamente en dirección de la línea del arpón¹¹⁷. La ballena, “alternando salidas del agua con inmersiones en las profundidades, pronto comenzó a expulsar elementos ensangrentados que podían distinguirse desde nuestro barco y la persecución la condujo a una milla de nosotros”¹¹⁸. La segunda ballena, más pequeña fue arponeada de la misma manera. Durante la faena ocurrió un accidente: “uno de los botes

109 Reynolds, *Voyage of the United State Frigate Potomac*, p. 463.

110 Warriner, *Cruise of the United State Frigate Potomac*, pp. 311-312.

111 *Ibidem*, pp. 305-306.

112 *Ibidem*, p. 311.

113 *Idem*.

114 *Idem*.

115 *Idem*.

116 La expresión “Nantucket pasea en trineo” [Nantucket sleigh ride] hace referencia a “la carrera desatada de un bote ballenero detrás de la ballena arponeada” donde el bote podía alcanzar velocidades superiores a los 15 nudos rozando apenas la parte superior de las olas, siguiendo la línea que unía el arpón al bote. Hohman, Elmo P. *The American whaler. A study of life and labor in the whaling industry*. Nueva York, Longmans, Green and Co., 1928.

117 Warriner, *Cruise of the United State Frigate Potomac*, p. 311.

118 *Idem*.

franceses fue golpeado y volcado por la cola del primer pez arponeado, por lo que uno de los hombres fue directamente muerto y se hundió; a otro se le rompió la cabeza y luego murió y otro se fracturó un brazo y una pierna”¹¹⁹. Los dos últimos “fueron sacados inmediatamente del agua por sus compañeros, quiénes, sin embargo, continuaron persiguieron a las dos ballenas hasta que las mataron”¹²⁰. Los botes del buque “fueron despachados en su asistencia remolcándolos a los buques franceses, donde las cortaron en pedazos sin retraso”¹²¹. Se observó “a las tripulaciones durante un largo tiempo dedicadas a izar a bordo los grandes trozos de grasa”¹²². Una de las ballenas “era más bien pequeña; la otra bastante grande y produjeron cerca de cien barriles de aceite”¹²³.

El texto revela el conjunto de temas que habitualmente acompañan los relatos sobre la caza de ballenas en el siglo XIX: el asombro que produce entre las personas su observación, los riesgos y accidentes que experimentan los balleneros en el desempeño de su arte, la particular forma de capturar y procesar las ballenas, incluyendo, además, información precisa sobre su productividad pues de las dos ballenas se obtuvieron “cien barriles de aceite”. Dada la diferencia de tamaño entre los dos especímenes no sería extraño que los balleneros franceses hubiesen cazado una madre y su cría, situación bastante común en esas operaciones balleneras. En el libro se incluye un grabado (Imagen N°4) que entrega una rica información etnográfica que no está contenida en la descripción escrita.

El grabado se compone de tres planos. El primero muestra la caza. Se trata de la persecución de dos ballenas por cuatro chalupas. Se puede notar que cada chalupa está tripulada por seis individuos. En una de ellas identificamos claramente la tripulación normal de un bote ballenero: un timonel a popa, cuatro remeros y un arponero, de pie, a proa. Podemos también señalar que la especie de cetáceo representada en la escena es la ballena franca austral, debido al característico doble chorro de agua que expulsan. Se registra también la presencia de los cinco buques a vela en el agua, todos de tres mástiles, barcas o fragatas, algunos más cerca de los cetáceos, otros más lejos. Los veleros forman parte de una transición entre el primer plano y el plano de fondo, formando lo que podemos denominar un plano intermedio. Son los cinco balleneros, tres estadounidenses y dos franceses, observados desde la

119 *Ibidem*, pp. 311-312.

120 *Ibidem*, p. 312.

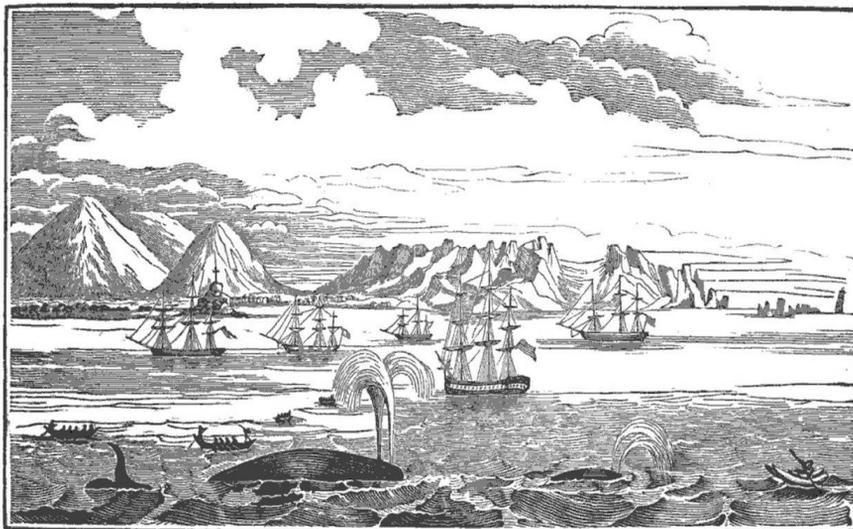
121 *Idem*.

122 *Idem*.

123 *Idem*.

cubierta del *Potomac*. El plano de fondo contiene el paisaje “natural”, el entorno donde la escena se desarrolla: algunos cerros, islotes, nubes, el mar, e incluye un pequeño cerro con una cruz en su cima. El grabado de la escena ballenera representa el relieve de la costa coquimbana, incluyendo los islotes del sector meridional, siendo la referencia geográfica más notable el cerro con una cruz en su cima, elemento que ya registra el mencionado *Derrotero* del siglo XVII.

Imagen N°4. Escena ballenera en el puerto de Coquimbo, 1833



Fuente: Warriner, Francis. *Cruise of the United State Frigate Potomac, round the world during the years 1831-1834*. Nueva York, Leavitt, Lord & Co., 1835, p. 312.

En la esquina inferior derecha se observa una balsa de cuero de lobo, con un tripulante, usando un remo de doble pala. Es una miniatura que nos recuerda el conocido grabado que ilustra la obra de Frézier¹²⁴. La balsa se describe en el texto: “La embarcación más singular que hubiese visto era la balsa, o bote de pieles, usada por los lancheros¹²⁵ de Coquimbo. Eran elaboradas en cuero rudamente unido, con los extremos en punta, de manera que no dejaran salir el aire. Eran entonces infladas y movilizadas con un largo remo de doble pala. Surcaban con rapidez sobre las olas y eran consideradas seguras, aún entre las rocas, siempre que las pieles permanezcan ilesas”¹²⁶. Las balsas de cuero

124 Frézier, *Relation du voyage de la mer du sud aux côtes du Chili*, Lámina XVI, p. 109.

125 El término en inglés es waterman. Lo hemos traducido por lanchero en el sentido que tiene la palabra de “conductor o patrón de una lancha o lanchilla del tráfico de los puertos”. Se pudo usar también “balsero”. O’Scanlan, Timoteo. *Diccionario Marítimo Español*. Madrid, Imprenta Real, 1831.

126 Warriner, *Cruise of the United State Frigate Potomac*, p. 306.

de lobo se usaron hasta la primera mitad del siglo XX en las labores de carga y descarga de buques fondeados en los distintos puertos del país, entre ellos en Coquimbo¹²⁷.

BALLENEROS FRANCESES EN LAS COSTAS DE CHILE EN 1833

Nos interesa identificar los buques balleneros franceses observados por los tripulantes del USS *Potomac* cazando un par de ballenas francas en la rada de Coquimbo. Obtuvimos de las nóminas de Massieu¹²⁸ y Du Pasquier¹²⁹ una lista corta con los buques cuyo lugar de pesca fuera el océano Pacífico, que zarparon antes y regresaron después de julio de 1833 (Imagen N°5).

Imagen N°5. Balleneros franceses en las costas de Chile en 1833

NOMBRE	TON	CAPITÁN	PROPIETARIO	SALIDA	LLEGADA	PUERTO	LUG. DE PESCA
<i>Triton</i>	315	Rateau	Th. Dobrée & Cie.	28.06.1832	19.04.1834	Nantes	Talcahuano/Tongoy
<i>Océan</i>	340	Costes	Th. Dobrée & Cie.	02.09.1832	22.06.1834	Nantes	Chile
<i>George & Albert</i>	396	Peters	Winslow & Cie.	12.09.1832	04.05.1834	Le Havre	Chile
<i>Cousin</i>	391	Venard	Lamotte & Cie.	17.09.1832	24.06.1834	Le Havre	Patagonia/Chile
<i>Jean-Jacques</i>	650	Guérin	L. Hovius	19.09.1832	23.04.1834	Saint Malo	Chile/Mocha
<i>Constance</i>	458	Chaudière	C. A. Gaudin	28.10.1832	07.08.1834	Le Havre	Chiloé/Mocha
<i>Mississippi</i>	393	Decarriere	Robín & Cie.	07.12.1832	06.04.1835	Le Havre	Chile
<i>Rose</i>	362	Marechal	C. A. Gaudin	22.11.1832	19.06.1833	Le Havre	Chile (naufragio)
<i>Despreaux</i>	333	Lemieux	C. Despreaux	09.12.1832	26.05.1833	Cherbourg	Chile (naufragio)

Fuentes: Maiseau, Raymond B. *Annuaire du Commerce Maritime ou Statistique Nautique et Commerciale des contrées maritimes et des principaux ports du globe*. Paris, Imprimerie de Guirodet, 1833, p. 496; Du Pasquier, Thierry. *Les baleiniers français aux XIXème Siècle 1814-1868*. Grenoble, Terre et Mer, 1982, p. 237.

Podemos eliminar de la lista a la fragata *Despreaux*, que naufragó el 26 de mayo de 1833, cerca de Quenac, una de las islas interiores de Chiloé, al bergantín *Rose*, que le ocurrió lo mismo el 19 de junio de 1833, al sur de Lebu¹³⁰, y a

127 Vergara, Cristóbal; Salas, Alejandro y Lacoste, Pablo. "El puerto de Coquimbo, la ciudad de La Serena y el patrimonio vitivinícola del cono sur (1536-1600)" *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*, Vol.12, N°2, 2021, pp. 58-80.

128 Maiseau, *Annuaire du Commerce Maritime*, p. 627.

129 Du Pasquier, *Les baleiniers français aux XIXème Siècle*, pp. 167-184.

130 *Idem*, p. 237.

la fragata *Constance*, que en esa fecha navegaba rumbo a California¹³¹. Nos quedan seis buques posibles: *George & Albert*, *Cousin* y *Mississippi* de Le Havre; *Jean-Jacques* de Saint-Malo; y *Triton* y *Océan* de Nantes.

En los Archivos Municipales de Nantes, Francia¹³² encontramos algunos documentos, las bitácoras del *Océan*¹³³ y el *Triton*¹³⁴ y dos cartas de Simon Costes, capitán del *Océan*, que nos permiten reconstruir, al menos parcialmente, el contexto del evento relatado por Warriner en Coquimbo. Costes envió el 10 de mayo de 1833, antes de ir a Tongoy, una breve nota desde la bahía de Concepción, entregando información sobre los balleneros franceses que se encontraban en ese puerto y su productividad. Indica que el 4 de mayo de 1833 el *Océan* llega a Talcahuano, con 1.100 barriles de aceite, y se encuentra ahí con los buques *Triton*, de Nantes, capitán Rateau, 1.000 barriles; *Jean-Jacques*, de St. Malo, capitán Guérin, 900 barriles; y *George & Albert*, de Le Havre, capitán Peters, 800 barriles. Informa “que la intención de estos balleneros era continuar su pesca en la bahía de Concepción o bajo la isla Quiriquina, pero el gobierno chileno se ha opuesto”, así que se dirigirán “a pescar a la bahía de Tongoy”¹³⁵. El capitán Costes agrega que tiene dudas “sobre el lugar de pesca para la próxima estación [... tal vez sea] Chiloé, porque las ballenas han estado absolutamente ausentes esta temporada de isla Mocha”¹³⁶. La fragata ballenera *Cousin*, por su parte, había entrado el 2 de mayo de 1833 al puerto de Valparaíso, al mando del capitán Vesnard con una tripulación de 35 hombres, proveniente de la isla Santa María, luego de 5 días de navegación, con una carga de aceite de ballena, dejando el puerto el 26 de mayo rumbo a la pesca¹³⁷. No se tiene información sobre la fragata *Mississippi* para esas fechas.

En otra carta, escrita esta vez desde Valparaíso el 14 de octubre de 1833, después de llegar de Tongoy, el capitán Costes entregó la identidad de todos los navíos fondeados en la bahía a comienzos de junio de 1833: los buques *Cousin*, capitán Vesnard, *Mississippi*, capitán Décarriere, y *Susan & Sarah*,

131 Foucrier, Annick, “Baleiniers français en Californie (1825-1848)”. *Revue d’histoire moderne et contemporaine*, Vol. 37, N°2, 1990, p. 241.

132 Los archivos de la Sociedad Comercial Dobrée et Cie. constituyen uno de los raros fondos documentales de armadores privados que se han conservado en colecciones públicas y se encuentran depositados en los Archivos Municipales de Nantes.

133 Journal de bord du capitaine Simon Costes, *Océan*, 1832-1834. Archives Municipales de Nantes, Fonds Dobrée (en adelante AMN-FD), Navires baleiniers, Vol. 8Z866.

134 Journal de bord du capitaine Joseph Rateau, *Triton*, 1832-1834. AMN-FD, Navires baleiniers, Vol. 8Z796.

135 *Le Sémaphore de Marseille*. Marsella, 16 de noviembre de 1833.

136 Copia de carta de Simon Costes a Thomas Dobrée et Cie., Bahía de la Concepción, 10 de mayo de 1833. AMN-FD, Navires baleiniers, Vol. 8Z865.

137 Planillas diarias de buques entrados y salidos por Valparaíso (1832-1835). Archivo Nacional Histórico, Fondo Ministerio de Marina (en adelante ANH-FMM), Vol. 53.

capitán Coffin, y la fragata ballenera *Triton*, capitán Rateau¹³⁸. Es decir, estaban operando en la rada de Tongoy cinco fragatas balleneras, cuatro francesas y una inglesa (la fragata *Susan & Sarah*).

El 5 de julio de 1833, la fecha en que ocurre el seguimiento de las ballenas relatado por Warriner, la fragata *Océan* estaba fondeada en Tongoy y no registra la persecución ni captura de alguna ballena. El diario señala que “en la mañana salieron tres botes; los hombres que han permanecido a bordo han estado limpiando la nave; en la tarde los botes han regresado a bordo, sin éxito, nada nuevo”¹³⁹. En el diario del *Triton* se registra que ese día, “las piraguas salieron como de costumbre, nada nuevo”¹⁴⁰. No fueron, por lo tanto, ninguno de los buques de Nantes los que participaron en el evento descrito por Warriner.

El 29 de julio de 1833 llegan a Tongoy el segundo capitán y el cirujano del *Jean-Jacques*, quiénes informaron que “se han perdido dos hombres en la bahía de Coquimbo, muertos por una ballena; se trata de dos jóvenes, dicen de Le Havre; la piragua y la ballena habían entablado una batalla; la piragua fue golpeada [por la ballena] y volcada en el agua; los otros [tripulantes], un oficial experimentado y tres jóvenes heridos, fueron recogidos poco tiempo después”¹⁴¹. Esta información coincide perfectamente con el accidente descrito por Warriner durante el evento de caza observado en el puerto de Coquimbo¹⁴², por lo que la fragata *Jean-Jacques*, capitán Guérin, de Saint Malo, debe ser uno de los buques que participa en la cacería descrita por Warriner.

Nos queda por resolver la identidad del buque restante. Según la información disponible la fragata *Cousin* continuó cazando en Tongoy, desde donde regresó directamente a Valparaíso, por lo que podemos descartarlo¹⁴³. En cambio el *Mississippi* dejó la rada de Tongoy el 27 de junio de 1833¹⁴⁴, rumbo a Coquimbo, volviendo a Valparaíso recién el 1° de octubre de 1833¹⁴⁵. Este dato permite postular que la fragata *Mississippi*, capitán Decarriere, podría ser ese buque. La otra posibilidad es la fragata *George et Albert*, capitán Peters, pero desafortunadamente no tenemos datos sobre su trayectoria por las costas de Chile.

138 Copia de carta de Simon Costes a Thomas Dobrée et Cie., Valparaíso, 14 de octubre de 1833. AMN-FD, Navires baleiniers, Vol. 8Z865.

139 Journal de bord du capitaine Simon Costes, *Océan*, 1832-1834.

140 Journal de bord du capitaine Joseph Rateau, *Triton*, 1832-1834.

141 *Idem*.

142 Warriner, *Cruise of the United State Frigate Potomac*, p. 312.

143 *El Mercurio*. Valparaíso, 5 de octubre de 1833.

144 Journal de bord du capitaine Simon Costes, *Océan*, 1832-1834.

145 *El Mercurio*. Valparaíso, 2 de octubre de 1833.

OPERACIONES BALLENERAS FRANCESAS EN TONGOY

Para conocer el modo de operar de los balleneros franceses en las bahías de Tongoy y Coquimbo en 1833 contamos con las bitácoras escritas por Simon Costes, capitán del *Océan* y Joseph Rateau, capitán del *Triton*. Es una información de primera mano que podemos usar para reconstruir el modus operandi de los balleneros franceses en la zona.

Las bitácoras son registros sistemáticos que permiten conocer los movimientos diarios de los buques y los principales sucesos ocurridos en sus travesías. Se han utilizado para estudiar las poblaciones históricas de ballenas y el impacto que sobre ellas tuvieron las capturas de los balleneros de distintas nacionalidades. Un buen ejemplo es el trabajo de Smith, Reeves, Josephson & Lund sobre “la distribución espacial y estacional de la caza de ballenas norteamericana durante la época de los veleros”¹⁴⁶. Los registros balleneros, bajo la forma de entradas diarias, “contienen una gran cantidad de información acerca de dónde y cuándo los balleneros encontraron ballenas”¹⁴⁷, que permite elaborar mapas con “la distribución espacial y temporal tanto de la actividad ballenera americana como de las ballenas”¹⁴⁸, pues se puede ubicar los lugares “donde las diversas especies de ballenas fueron observadas, las capturadas y las avistadas, pero no capturadas”¹⁴⁹.

Las fragatas de Nantes *Océan* y *Triton* ingresaron a la bahía de Tongoy el 6 de junio de 1833, con algunas horas de diferencia, y, según los respectivos diarios, la fragata *Océan* dejó la rada el 3 de septiembre¹⁵⁰ y el *Triton* lo hace dos días después¹⁵¹, es decir, permanecieron anclados por casi tres meses, pasando todo el invierno en Tongoy. Entre el 10 y el 13 de junio los capitanes del *Océan* y el *Triton* se dirigieron a Coquimbo “para obtener los permisos de las autoridades para permanecer en esta bahía” y que “se les permita hacer la pesca”, lo que aparentemente les fue concedido, pues no se vuelve a mencionar el tema¹⁵².

El procedimiento usado para operar en la bahía es bastante sencillo (Imagen N°6). La revisión del diario del *Océan* permite distinguir algunas de las acciones

146 Smith, Tim D., Reeves, Randall R., Josephson, Elizabeth A. y Lund, Judith N. “Spatial and seasonal distribution of American whaling and whales in the age of sail” *PLoS One*, Vol. 7, N°4, 2012, e34905.

147 *Ibidem*, p. 1.

148 *Idem*.

149 *Idem*.

150 Journal de bord du capitaine Simon Costes, *Océan*, 1832-1834.

151 Journal de bord du capitaine Joseph Rateau, *Triton*, 1832-1834.

152 Es un tema complejo pues no les estaba permitido a los balleneros operar en bahías no habilitadas, como lo era, en ese momento, la de Tongoy.

más frecuentes. En la mañana salen los botes¹⁵³ a buscar ballenas; en la tarde regresan, “normalmente” sin éxito. El 8 de junio “se despachan dos botes hacia la punta norte y dos hacia la punta sur de la bahía; luego de unas diez horas de ausencia regresan, sin éxito”. Eventualmente se enviaba un bote a la playa para que su tripulación observara la bahía desde tierra. El 23 de junio “un bote fue a tierra como vigía”; pero el 24 de junio, al no divisar ballenas, “el bote vigía regresó”. O bien recibían información de gente que estaba por alguna razón en tierra. El 4 de julio “al mediodía, escuchamos gritar desde tierra que había una ballena”. En algunas ocasiones, se divisan ballenas, o sus soplidos, y las persiguen. El 18 de junio “los botes han divisado una ballena, que han perseguido inútilmente”. El 4 de julio, los botes “vieron un soplido; tres de los botes han perseguido la ballena, sin poder alcanzarla y han abandonado”. En otras oportunidades, los cetáceos son arponeados, pero logran escapar. El 17 de junio “el bote N°1 arponeó una ballena pero después de un corto espacio de tiempo, los arpones se desprendieron” y la ballena huyó. El 11 de agosto “el bote N°3 ha arponeado una ballena, pero fue obligado a soltar la línea debido al fuerte oleaje; se perdieron dos arpones, una lanza y quince brazas de línea”.

Imagen N°6. Dibujo que representa una caza de ballenas francas



Fuente: *Journal de bord du second lieutenant du navire Le Nantais, 1817-1818*. AMN-FD, Navires baleiniers, Vol. 8Z733.

153 En el diario se usa el término “yole” para referirse a los botes balleneros. La Real Academia de la Lengua Española (RAE) define la yola como una “embarcación muy ligera, movida a remo y con vela”; <https://dle.rae.es/yola?m=form>

Otras veces, las menos en todo caso, las ballenas son arponeadas y muertas. El 26 de junio “se bajaron tres botes que fueron al sur de la bahía; vieron una ballena y su cría; en seguida se pusieron a su lado rodeándolas rápidamente; el bote N°2 arponeó a la cría y poco tiempo después el bote N°3 arponeó a la madre, que fue muerta con prontitud”. Luego de matar la ballena, su carcasa era llevada al costado del buque, extraída su grasa, llevada a bordo y derretida para obtener el aceite. Es así como el 26 de junio “las ballenas muertas fueron luego remolcadas al buque y amarradas a lo largo de la borda; [...] a las cuatro de la mañana comenzamos a sacar la grasa de la ballena y a las diez ya estaba toda a bordo; en seguida, llevamos la grasa a los hornos”. El 28 de junio “un bote ha ido a tierra a retirar las barbas por encima de la carcasa”. El derretimiento de la grasa duraba un par de días. En esta oportunidad las ballenas han producido “sesenta y ocho barriles de aceite [...] y 12 fardos de barbas”¹⁵⁴.

En algunas ocasiones participan los botes de las distintas naves fondeadas en la bahía, trabajando de manera asociada. La revisión del diario del *Triton* confirma estas distinciones. El 7 de junio “se han enviado dos piraguas¹⁵⁵ para el descubrimiento de la ballena; en la tarde han regresado sin haber visto nada”. El 3 de julio se indica que “desde la costa nos han hecho la señal que una ballena estaba en la bahía”. El 17 de junio “dos ballenas han aparecido en la bahía, cerca de las 4 de la tarde; todas las piraguas de los buques salieron al instante; las del *Océan* y del *Cousin* han arponeado la primera, pero sus arpones se desprendieron; entonces la ballena dio otra oportunidad y fue arponeada por nuestro nuevo patrón, recientemente embarcado, y después de varios lanzazos, la ballena murió”. El 18 de junio, en la mañana, “ha comenzado el despiece de la ballena, que ha durado hasta las seis de la tarde; después se ha llevado a los hornos la grasa de esta bestia”. La tripulación estuvo ocupada entre el 19 y 22 de junio fundiendo la grasa de la ballena, la que produjo “17 tambores de aceite”¹⁵⁶.

Se registra en el diario del *Triton* la visita a bordo de “españoles” o la bajada a tierra de los balleneros, con el fin de obtener mercaderías o simplemente para dedicarse a “comer, beber y bailar”. Curiosamente estas actividades no son registradas en el diario del *Océan*.

El diario del *Triton* anota la realización una serie de “fiestas”, tanto a bordo como en tierra, sobre todo los fines de semana en las que participan miembros

154 Journal de bord du capitaine Simon Costes, *Océan*, 1832-1834.

155 En este diario se usa la palabra “piroque” para referirse a los botes balleneros. La RAE define piragua como una embarcación larga y estrecha, mayor que la canoa, hecha generalmente de una pieza o con bordas de tablas o cañas; navega a remo y vela”; <https://dle.rae.es/piragua?m=form>

156 Journal de bord du capitaine Joseph Rateau, *Triton*, 1832-1834.

de las tripulaciones. El 7 de julio “un gran fandango¹⁵⁷ se ha hecho a bordo; los españoles han venido de todas partes para participar en esta fiesta”. El 28 de julio “se ha enviado una parte de la tripulación de paseo a tierra, donde hay fandango porque así es el entretenimiento del país”. El 10 de agosto “una multitud de españoles han venido a bordo después de la invitación del capitán; beber, comer y bailar toda la jornada”. El 11 de agosto, “la amable compañía de ayer ha regresado esta mañana a bordo y han permanecido hasta la tarde”. Finalmente, el 18 de agosto se indica que “hoy es día de fandango”. Los encuentros con los “españoles” no eran sólo para hacer fiestas o “fandangos”. También intercambiaban algunos bienes. El 18 de agosto “el señor Rateau y el capitán del *Océan* han ido a tierra y han llevado las raciones para intercambiar con los españoles; así, en la mañana, cuando las compañías vengan a bordo, les entregaremos lo demás”. El 12 de agosto ambos capitanes habían traído a bordo “el carbón y las provisiones necesarias para el viaje”, que habían conseguido en tierra¹⁵⁸.

Las bitácoras de estos viajes no son muy específicas respecto de los bienes intercambiados o comprados pero disponemos de relatos de otros viajes con datos más precisos sobre las transacciones económicas ocurridas en Tongoy. Por ejemplo, la bitácora del viaje de la fragata *Triton* entre 1828 y 1830 indica que mientras permanecen en la bahía, entre junio y agosto de 1829, realizan varias transacciones económicas¹⁵⁹. El 8 de junio el capitán envía “gente a la orilla que compra una cantidad de pescado por diez francos y dos pequeñas cabras por cuatro francos cada una”, el 10 de junio “intercambian un mosquete y doce libras de pólvora por seis cabras y cuatro ovejas”, el 11 de junio “se contrata por 37 francos al mes un lugareño para formar parte de la tripulación del cuarto bote”, el 19 de junio “compran una cabra por 6 francos”, el 20 de junio “intercambian una cantidad de porotos, por cebollas, zapallos y verduras”, el 21 de junio “compran un pequeño ternero por 59 francos y un saco de papas por 24 francos”, el 24 de junio compran “dos kilos de cuerda gruesa a 100 francos el kilo”, el 27 de junio consiguen “cuatro cabras y dos ovejas por 25 francos” y el 6 de julio “una gallina por 2 francos”, el 14 de julio “intercambiamos un bote ballenero francés por uno americano de cuatro remos”, el 31 de julio “vendimos la vieja vela principal por 180 francos”¹⁶⁰. Un estudio que incluya las bitácoras de todos los viajes que pasaron por las bahías de Coquimbo y Tongoy nos

157 Una de las acepciones del término fandango en el diccionario de la RAE es “fiesta popular, de ambiente alegre” o también “ambiente ruidoso y animado que se produce por la presencia de muchas personas en un lugar”, <https://dle.rae.es/fandango?m=form>

158 Journal de bord du capitaine Joseph Rateau, *Triton*, 1832-1834

159 Journal de bord du capitaine, Le *Triton* (15 octobre 1828-12 juin 1830). AMN-FD, Vol. 8Z782.

160 *Idem*.

entregará valiosa información sobre las relaciones entre los tripulantes de los buques franceses y los habitantes y las autoridades de estos lugares.

Durante su estadía en Tongoy el *Océan* logró tomar dos ballenas: la primera, capturada el 26 de junio de 1833, produce 68 barriles de aceite y 12 fardos de barbas, y la otra, el 25 de agosto, da 50 barriles de aceite y 6 fardos de barbas¹⁶¹ y el *Triton* otras dos, una obtenida el 17 de junio, que produjo 17 tambores de aceite y otra el 30 de junio, sin que se informe la cantidad de aceite obtenido¹⁶². La fragata *Océan* sufre dos desercciones mientras se encuentra en la bahía de Tongoy, dos en Talcahuano y cuatro en Valparaíso; y los tripulantes fueron reemplazados en Valparaíso¹⁶³. La fragata *Triton* no tiene desercciones en Tongoy pero tres marineros la abandonan en Talcahuano¹⁶⁴.

EL FIN DE LAS ACTIVIDADES BALLENERAS FRANCESAS

El fin de las operaciones balleneras en las bahías de Coquimbo y Tongoy tiene que ver con la disminución en el número de ballenas francas que llegaba a estos lugares y también con las dificultades que tuvieron los buques franceses con las autoridades gubernamentales. En la Intendencia de Coquimbo se reciben continuamente denuncias de la presencia ilegal de balleneros en sus costas, principalmente en la bahía de Tongoy. El 24 de septiembre de 1831 José Novoa, Jefe de Tesorería y Aduana de Coquimbo le escribe al Intendente que “en los puertecillos del Tangué y Tongoy continuamente se están viendo buques anclados que se dicen son balleneros, pero también se me ha asegurado por personas de toda veracidad que han hecho un pequeño comercio a la sombra de sus naves, no traen otro objeto que la pesca de ballenas que son abundantes en dichos puertos; ahora puede ser muy bien que las mercancías que han desembarcado sean en pequeño; pero mañana crecerán en mayor porción y convendría a los intereses fiscales que V.E. impartiera sus órdenes a los jueces territoriales prohibiendo el que puedan anclar buques sea de la clase que fuesen en los referidos puertos, haciéndolos responsables siempre que lo consintiesen o no den inmediatamente a la Intendencia el obvio, si es que se resistiese a no salir del puerto que se les prohíbe, porque de lo contrario es un canal que deja en libertad correr las aguas que se quieren y es preciso poner la

161 Journal de bord du capitaine Simon Costes, *Océan*, 1832-1834.

162 Journal de bord du capitaine Joseph Rateau, *Triton*, 1832-1834.

163 Rôle de l'équipage du *L'Océan*, Armement a la Part, année 1832. Archives Départementales de Loire-Atlantique (en adelante ADLA). Rôles de Bord, Vol. 7R4_395, f. 574-578.

164 Rôle de l'équipage du Triton. Armement a la Part, année 1832. ADLA. Rôles de Bord (1828), Vol. 7R4_395, f. 556-559

compuerta en tiempo”¹⁶⁵. En una nota escrita el 21 de octubre de 1831, el Jefe de Aduanas asegura que ha solicitado al Comandante del Resguardo de Coquimbo que vigile “continuamente hasta los mismos puertos de Guanaqueros, Tongoy y Tongoicillo, donde suelen fondear en este tiempo algunos buques balleneros”¹⁶⁶. La solicitud se reiteró al año siguiente, prácticamente en los mismos términos, señalando que “las veces que el Resguardo ha despachado sus guardias en la vigilancia de dichos puertos han sido muy raras en las que no ha encontrado balleneros anclados, particularmente en Tongoy, y actualmente he tenido noticia hállense dos en dicho puerto”¹⁶⁷. El 28 de mayo de 1833 el Jefe de Tesorería y Aduana de Coquimbo recibe una nota del Comandante del Resguardo comunicándole que en Tongoy “hay dos fragatas balleneras francesas que probablemente infiero ha mandado salir y que la orden anterior sea una de ellas, póngale en noticia del Intendente para que delibere en este empeño, previniendo al juez en su expresa obligación es dar parte y hacer respetar sus órdenes”¹⁶⁸. Le comunicó la situación al Intendente para que tomase medidas que hagan respetar “lo privado de tal fondeadero a toda clase de embarcaciones” y que si se “resuelve el modo y la forma como deba privarse el que fondeen en aquellos puntos los expresados buques no duda el infrascrito que se corten de raíz tales abusos que desde tiempo atrás se han estado cometiendo”¹⁶⁹. La presencia de balleneros en puertos no habilitados de la zona es una constante en las comunicaciones entre las autoridades de la provincia de Coquimbo, lo que generará muchos desencuentros con los capitanes de los buques balleneros que operaban en la zona.

Los diarios franceses resaltan en 1837 el “permanente estado de hostilidad en el que se encuentran los capitanes de nuestros navíos de comercio frente a las autoridades del país”¹⁷⁰. La fragata ballenera *Le Meuse*, de Le Havre, “estaba detenido en Coquimbo y amenazado de confiscación por haber fondeado, en contravención a las leyes del país, en una bahía que no estaba abierta al comercio”¹⁷¹ y que otro ballenero francés, *Le Ferdinand*, también de Le Havre, “había llegado a Coquimbo, después de estar fondeado, como *Le Meuse*, en

165 Carta de Jefe de Tesorería y Aduana de Coquimbo al Intendente de Coquimbo, 24 de septiembre de 1831. Archivo Nacional Histórico, Fondo Intendencia de Coquimbo (en adelante ANH-FIC), Vol. 61, pieza 260, 1831.

166 Carta de Jefe de Tesorería y Aduana de Coquimbo al Intendente de Coquimbo, 21 de octubre de 1831. ANH-FIC, Vol. 61, pieza 291, 1831.

167 Carta de Jefe de Tesorería y Aduana de Coquimbo al Intendente de Coquimbo, 28 de junio de 1832. ANH-FIC, Vol. 80, pieza 148, 1832.

168 Carta del Comandante de Resguardo de Coquimbo al Jefe de Tesorería y Aduana de Coquimbo, 28 de mayo de 1833. ANH-FIC, Vol. 80, pieza 96, 1833 [anexo].

169 Carta de Jefe de Tesorería y Aduana de Coquimbo al Intendente de Coquimbo, 28 de junio de 1832. ANH-FIC, Vol. 80, pieza 96, 1833.

170 *Le Publicateur*. París, 15 de décembre de 1837.

171 Se trata de la bahía de Tongoy. *La Presse*. París, 14 de octubre de 1837.

la bahía de Tongoy, prohibida a los navíos de comercio y la aduana quería tomarlo y hacerle proceso”¹⁷². Los jefes de la aduana de Coquimbo le exigen al capitán Tropel, de *Le Ferdinand*, “que entregue, contra la costumbre adoptada con los balleneros, el manifiesto de su cargamento”¹⁷³. En la confusión del momento, “el capitán Tropel olvida mencionar en su declaración la cantidad de barbas que había recogido junto a los 1.500 barriles de aceite que formaban su cargamento”¹⁷⁴. Días después, en el momento de zarpe, los oficiales de aduana, al verificar la carga del buque, notaron la presencia de las barbas a bordo no declaradas a la llegada y manifestaron que “tienen el deber de tomar el buque y tenerlo bajo secuestro hasta que un juicio en forma decida el asunto”¹⁷⁵. El capitán Tropel rechazó el embargo y abandonó rápidamente el puerto de Coquimbo¹⁷⁶. Los problemas con las autoridades gubernamentales se relacionaban con el temor existente respecto de un posible intercambio ilícito realizado por los tripulantes de los buques balleneros en puertos no autorizados como el de Tongoy, con comerciantes locales.

Otra fuente de desavenencias entre los balleneros y las autoridades locales eran los restos que dejaba el procesamiento de los cetáceos en las bahías. Se aprovechaba solamente la grasa y las barbas de las ballenas y las carcasas, huesos, carne y vísceras, eran abandonadas en el mar y las corrientes y mareas los llevaban a las playas, generando un problema sanitario y de “olores” enorme. William Bollaert afirma que “entre 1820 y 1823, cuando había pesca de ballenas en Coquimbo y los despojos flotaban en la costa, se podía observar bandadas de unos doscientos o trescientos de cóndores listos para abalanzarse sobre las ballenas muertas”¹⁷⁷.

CONCLUSIONES

Las operaciones balleneras francesas en las bahías de Coquimbo y Tongoy se extendieron entre 1818 y 1838. Se conocen cerca de cincuenta cruceros balleneros, distribuidos a lo largo de estos veinte años, que cazaron cetáceos en estas bahías, capturando un número indeterminado de ejemplares. Los buques llegaban a Tongoy en abril o mayo y se iban entre agosto y septiembre, es decir, permanecían en la zona durante todo el invierno del hemisferio sur.

172 *Idem*.

173 *Le Publicateur*. París, 15 de diciembre de 1837.

174 *Idem*.

175 *Idem*.

176 *Idem*.

177 Bollaert, William. *Antiquarian, ethnological and other researches in New Granada, Equator, Peru and Chile*. Londres, Trübner & Co., p. 163.

Mientras cazaban ballenas se mantenían fondeados en la bahía de Tongoy (la abandonaban solo para ir a Coquimbo en busca de los materiales y las provisiones que no podían conseguir en el lugar). Las bitácoras nos informan no solo de las capturas de las ballenas sino también de las relaciones económicas y sociales que mantenían sus tripulantes con los lugareños mientras permanecen en la bahía de Tongoy. Se producen intercambios de bienes y compra de productos con los lugareños (“españoles”), algunas visitas al buque y fiestas (“fandangos”) con la participación de los residentes y los tripulantes durante los fines de semana, tanto en tierra como a bordo. En ocasiones obtenían la colaboración de estos “españoles” como apoyo en a sus labores de caza, tanto como vigías desde tierra o como remeros en las chalupas que perseguían a las ballenas en la bahía.

La presa de los balleneros franceses más buscada fue la ballena franca austral, la que era perseguida en ensenadas y bahías costeras como las de Tongoy y Coquimbo. Una estimación conservadora sugiere que “entre los siglos XVIII y mediados del siglo XIX, fueron cazadas más de 150.000 ballenas francas australes, quedando no más de 300 individuos en todo el mundo hacia 1920”¹⁷⁸. Se considera que los balleneros franceses cazaron unas 12.000 de estas ballenas entre 1817 y 1864¹⁷⁹. La rápida disminución de esta especie en los lugares habituales de caza es el resultado, como lo indica Robert Clark, de “la matanza indiscriminada de hembras y sus crías en bahías y ensenadas durante las primeras tres o cuatro décadas del siglo XIX”¹⁸⁰. Las bahías de Coquimbo y Tongoy estuvieron entre estos “lugares habituales de caza” de ballenas francas de los franceses, al menos entre 1818 y 1838, pero no conocemos su “aporte” específico en las cifras globales. Es posible abordar este problema reuniendo la mayor información posible sobre capturas y tratar estos datos con los métodos de cálculo y productividad más adecuados¹⁸¹. La fragata *Maryland*, de Le Havre, que estuvo en Tongoy entre el mayo y agosto de 1827, capturó cuatro ballenas francas que entregaron 431 barriles de aceite (promedio=107,8 barriles), y la fragata *Asia*, también de Le Havre, capturó siete ballenas francas que produjeron 579 barriles de aceite (promedio = 82,7 barriles) entre los meses de junio y agosto de 1830, y luego una madre y su cría en la bahía de Coquimbo¹⁸²; finalmente, la fragata *Océan*, de Nantes,

178 Romero, María Alejandra; Coscarella, Mariano; Adams, Grant; Pérez Pedraza, Juan Carlos; González, Raúl. y Crespo, Enrique. “Historical reconstruction of the population dynamics of southern right whales in the southwestern Atlantic Ocean”. *Scientific Reports*, Vol. 12, 2022, p. 3324.

179 Foucrier y Heffer, “La productivité de la pêche à la baleine française, 1817-1868”, pp. 51-52.

180 Clark, “Southern right whales on the coast of Chile”, p. 124.

181 *Ibidem*, pp. 49-51.

182 *A journal kept onboard the ship Asia of Havre during a whaling voyage.*

cazó dos ballenas francas entre los meses de junio y agosto de 1833, las que dieron 118 barriles de aceite (promedio= 59 barriles)¹⁸³. Con este tipo de datos para un número más representativo de viajes se podrá estimar la cantidad de ballenas francas cazadas por los franceses en la zona de Coquimbo. Es una tarea pendiente que puede ser abordada con la información que se conserva sobre estas actividades en los archivos franceses.

Es necesario, además, estudiar las características de las operaciones balleneras en los otros caladeros frecuentados por los buques franceses en las costas chilenas. Por ejemplo, en la carta enviada por el capitán Costes desde Concepción en mayo de 1833, antes de dirigirse a Tongoy, señala sus dudas respecto del lugar de pesca para la próxima temporada, sugiriendo que tal vez sea Chiloé pues en ésta, las ballenas han estado ausentes en el caladero de Isla Mocha¹⁸⁴. ¿Qué ocurrió en las temporadas siguientes? Sabemos que el caladero de Tongoy fue visitado hasta 1838, ¿qué pasó con los de Chiloé e Isla Mocha? ¿siguieron usándose? Son preguntas cuyas respuestas contribuirían a mejorar el conocimiento global sobre las operaciones balleneras francesas en las costas chilenas.

La notoria disminución de ballenas francas en las costas chilenas¹⁸⁵ es uno de los factores, tal vez el más importante, que provocará la retirada hacia 1840 de los balleneros franceses (como antes lo habían hecho los ingleses y poco después los estadounidenses) para dirigirse al mar de Bering, en el Ártico, a Hawái, a Nueva Zelanda, Australia, a las costas de California y la Columbia Británica, y a otros caladeros en el Pacífico. Las “hostilidades” existentes con las autoridades chilenas también contribuirán pero no de manera decisiva. En 1850, cuando escribe William Bollaert, las operaciones balleneras en la zona, no solo las francesas sino también las inglesas y estadounidenses, eran un “asunto del pasado”

183 Journal de bord du capitaine Simon Costes, *Océan*, 1832-1834.

184 Copia de carta de Simon Costes a Thomas Dobrée et Cie., Bahía de la Concepción, 10 de mayo de 1833.

185 Clark, “Southern right whales on the coast of Chile”, pp. 121-128.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes de archivo

Archives Départementales de Loire-Atlantique, Nantes. Rôles de Bord, Vol. 7R4_395.

Archives Départementales de Seine-Maritime, Rouen. Armement et désarmement des bâtiments, Rôle d'équipage, Vol. 6P6_32, Vol. 6P6_55.

Archives Municipales de Nantes, Fonds Dobrée, Nantes. Vol. 8Z733; Vol. 8Z782; Vol. 8Z796; Vol. 8Z865; Vol. 8Z866.

Archivo General de Indias, Sevilla. Estado, 85, N°11.

Archivo Nacional Histórico, Santiago. Fondo Capitanía General, Santiago, Chile. Vol. 1050, pieza 80, 1819; Fondo Intendencia de Coquimbo, Santiago, Chile. Vol. 61, 1831, pieza 260 y pieza 291; Vol. 80, 1832-1833, pieza 96 y pieza 148; Fondo Ministerio de Marina, Santiago, Chile. Vol. 53. Planillas diarias de entrados y salidos de buques por Valparaíso, 1832-1835.

University of California San Diego, Special Collections & Archives, La Jolla. *A journal kept onboard the ship Asia of Havre during a whaling voyage to the coast of Patagonia and elsewhere, 1829-1831.*

Fuentes de prensa

El Mercurio de Valparaíso. Valparaíso, 13 de junio de 1833; 2 de octubre de 1833; 5 de octubre de 1833.

Journal de Marseille. Marseille, 13 de marzo de 1792.

La Gironde. Burdeos, 17 de julio de 1868

Le Phare de la Loire. Nantes, 28 de diciembre de 1864

Le Publicateur. París, 15 de diciembre de 1837.

La Presse. París, 14 de octubre de 1837.

Le Sémaphore de Marseille. Marsella, 16 de noviembre de 1833.

The Evening Post. Nueva York, 25 de noviembre de 1819.

Fuentes publicadas

Bennet, Thomas H. *Voyage from de United States to South America, performed during the years 1821, 1822 & 1823*. Newburyport, Herald Press, 1823.

Delano, Amasa. *A narrative of voyages and travels in the northern and southern hemispheres*. Boston, E.G. House, 1817.

Frézier, Amadée. *Relation du voyage de la mer du sud aux côtes du Chili, du Pérou et du Brésil fait pendant les années 1712, 1713 & 1714*. Ámsterdam, Chez Pierre Humbert, 1717.

Iselin, Isaac. *Journal of a trading voyage around the world 1805-1808*. Fairfield, Galleon Press, 1999.

Lafond de Lurcy, Gabriel. *Voyages autour de monde et naufrages célèbres*. Tomo III. *Mer du Sud, de la Chine, et archipels de l'Inde*. París, Pourrat Frères, 1844.

Le Gentil de La Barbinais, Jean Baptiste. *Nouveau voyage autour du monde*. Ámsterdam, Chez Pierre Mortier, 1727.

Reynolds, Jeremiah. *Voyage of the United State Frigate Potomac, under the command of Commodore John Downes, during the circumnavigation of the globe in the years 1831, 1832, 1833 and 1834*. Nueva York, Harpers & Brothers, 1835.

Ruschenberger, William. *Three Years in the Pacific, including notices of Brazil, Chile, Bolivia & Peru*. Filadelfia, Carey, Lea & Blanchard, 1834.

Warriner, Francis. *Cruise of the United State Frigate Potomac, round the world during the years 1831-1834*. Nueva York, Leavitt, Lord & Co., 1835.

Bibliografía

Armitage, David; Bashford, Alison y Sivasundaram, Sujit (eds.). *Oceanic Histories*. Cambridge, Cambridge University Press, 2018.

Armstrong, Benjamin. "‘Immediate redress’: USS Potomac and the pirates of Quallah Batoo." *Small Wars & Insurgencies*, Vol. 24, N°1, 2013, pp. 71-193.

Berg, Maxine. "Sea otters and iron: a global microhistory of value and exchange at Nootka Sound, 1774-1792." *Past & Present*, Vol. 242, N°12, 2019, pp. 50-82.

Bollaert, William. *Antiquarian, ethnological and other researches in New Granada, Equator, Peru and Chile*. Londres, Trübner & Co., 1860.

Chandler, Charles. "Admiral Charles Whiting Wooster in Chile." *Annual Report of American Historical Association for the year 1916*, Tomo I. Washington, Government Printing Office, 1919, pp. 445-456.

Clapham, Philip y Baker, Scott. "Whaling, modern." Perrin, William; Würsig, Bernd y Thewissen, Johannes (eds.). *Encyclopedia of Marine Mammals*. San Diego, Academic Press, 2009, pp. 1239-1243.

Clark, Robert. "Southern right whales on the coast of Chile." *Norsk Hvalfangst-Tidende*, Vol. 54, N° 61, 1965, pp. 121-128.

Coicaud, Cédric, "La chasse baleinière française, une industrie au cœur des échanges avec les Mondes américains des années 1780 aux années 1830." *Bulletin de l'Association des historiens modernistes des universités françaises*, Vol. 44, 2024, pp. 1-18.

Davis, Lance; Gallman, Robert y Gleiter, Karen. *In pursuit of Leviathan: Technology, Institutions, Productivity and Profits in American Whaling, 1816-1906*. Chicago, The University of Chicago Press, 1997.

Dolin, Eric. *Leviathan: The history of whaling in America*. Nueva York, W.W. Norton & Co., 2007.

Du Pasquier, Thierry. *Les baleiniers français aux XIXème Siècle 1814-1868*. Grenoble, Terre et Mer, 1982.

Du Pasquier, Thierry. *Les baleiniers français de Louis XVI à Napoléon*. París, Kronos, 1990.

Ellis, Richard. "Whaling, traditional." Perrin, William; Würsig, Bernd y Thewissen, Johannes (eds.). *Encyclopedia of Marine Mammals*. San Diego, Academic Press, 2009, pp. 1243-1254.

Foucrier, Annick. "Baleiniers français en Californie (1825-1848)." *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, Vol. 37, N°2, 1990, pp. 239-252.

Foucrier, Annick y Heffer, Jean. "La productivité de la pêche à la baleine française, 1817-1868." *Histoire & Mesure*, Vol. 27, N°2, 2012, pp. 49-78.

Francis, Daniel. *A history of world whaling*. Markham, Viking Penguin Books, 1990.

Goodrich-Hedrick, Karen y Hedrick, John. "Cruise of the United State Frigate *Potomac*". *Expedition Magazine Penn Museum*, Vol. 14, N°2, 1972, pp. 27-31.

Haines, David. "Lighting up the world? Empires and islanders in the Pacific whaling industry, 1790-1860". Fusaro, Maria y Polonia, Amelia (eds.). *Maritime history as global history*. Liverpool, Liverpool University Press, 2010, pp. 159-175.

Harvey, David. *Seventeen contradictions and the end of capitalism*. Londres, Profile Books, 2014.

Hohman, Elmo. *The American whaleman. A study of life and labor in the whaling industry*. Nueva York, Longmans, Green and Co., 1928.

Holm, Poul; Smith, Tim y Starkey, David. *The exploited seas: new directions for marine environmental history*. Saint John's, International Maritime Economic History Association, 2001.

Igler, David. "Diseased Goods: Global Exchanges in the Eastern Pacific Basin, 1770-1850". *The American Historical Review*, Vol. 109, N°3, 2004, pp. 693-719.

Jenkins, James. *A history of whale fisheries from the Basque fisheries of the tenth century to the hunting of the finner whale at the present date*. Nueva York, Kennikat Press, 1921.

Jones, Ryan Tucker. "Running into Whales: The History of the North Pacific from below the Waves". *The American Historical Review*, Vol. 118, N°2, 2013, pp. 349-377.

Jones, Ryan Tucker. "The Environment". Armitage, David y Bashford, Alison (eds.). *Pacific History: Ocean, Lands, People*. Nueva York, Palgrave Macmillan, 2014, pp. 121-142.

Jones, Ryan Tucker y Wanhalla, Angela (eds.). *New histories of Pacific Whaling*. Munich, RCC, 2019.

Jones, Ryan Tucker y Wanhalla, Angela. "Introduction". Jones, Ryan Tucker y Wanhalla, Angela (eds.). *New histories of Pacific Whaling*. Munich, RCC, 2019, pp. 5-7.

Klinowska, Margaret (ed.). *Dolphins, porpoises and whales of the world*. Gland, IUCN, 1991.

Maiseau, Raymond. *Annuaire du Commerce Maritime ou Statistique Nautique et Commerciale des contrées maritimes et des principaux ports du globe*. París, Imprimiere de Guirodet, 1833.

Moreno, Rodrigo y Ortiz Sotelo, Jaime (eds.). *Un derrotero del Mar del Sur. El Pacífico americano a fines del siglo XVII*. Santiago, Ediciones Biblioteca Nacional, 2018.

O'Scanlan, Timoteo. *Diccionario Marítimo Español*. Madrid, Imprenta Real, 1831.

Palmer, Sarah. "History of the ports". *International Journal of Maritime History*, Vol. 32, N°2, 2020, pp. 426-433.

Pereira Salas, Eugenio. *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos, 1778-1809*. Santiago, Andrés Bello, 1971.

Quiroz, Daniel. *Soplan las ballenas. Historias de la caza de cetáceos en Chile*. Santiago, Biblioteca Nacional/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2020.

Quiroz, Daniel. "Operaciones balleneras tradicionales en la costa sudamericana: transformaciones y continuidades." *Estudios Atacameños*, N°65, 2020, pp. 47-64.

Quiroz, Daniel. "Notas sobre el viaje de la fragata ballenera EMELIA a los mares del sur (1788-1790). El informe del capitán James Shields a Enderby & Sons y otros documentos." *Magallania*, Vol. 48, N°2, 2020, pp. 21-44.

Quiroz, Daniel. "Talcahuano Girls. El puerto de Talcahuano en el comercio ballenero global del siglo XIX." *Autoctonía*, Vol. 8, N°2, 2024, pp. 897-924.

Real Academia Española. *Diccionario de la Lengua Española*, 23ª edición. Madrid, 2014, <https://dle.rae.es/>

Reeves, Randall y Smith, Tim. "A taxonomy of world whaling: operations, eras, and data sources." Estes, James; De Master, Douglas; Doak, Daniel; Williams, Terrie y Brownell Jr., Robert (eds.). *Whales, whaling and eco systems*. Berkeley, University of California Press, 2006, pp. 82-101.

Robineau, Daniel. *Une histoire de la chasse a la baleine*. Paris, Vuibert, 2007.

Roman, Joe. *Whale*. Londres, Reaktions Books, 2006.

Romero, María Alejandra; Coscarella, Mariano; Adams, Grant; Pérez Pedraza, Juan Carlos; González, Raúl y Crespo, Enrique. "Historical reconstruction of the population dynamics of southern right whales in the southwestern Atlantic Ocean." *Scientific Reports*, Vol. 12, N°3324, 2022, pp. 1-17.

Sanderson, Ivan. *Follow the Whale*. Londres, Bramhall House, 1956.

Sivasundaram, Sujit; Bashford, Alison y Armitage, David. "Introduction. Writing World Oceanic Histories." Armitage, David; Bashford, Alison y Sivasundaram, Sujit (eds.). *Oceanic Histories*. Cambridge, Cambridge University Press, 2018, pp. 1-28.

Smith, Tim; Reeves, Randall; Josephson, Elizabeth y Lund, Judith. "Spatial and seasonal distribution of American whaling and whales in the age of sail." *PLoS One*, Vol. 7, N°4, 2012, e34905.

Spence, Bill. *Harpooned. The story of whaling*. Greenwich, Conway Maritime Press, 1980.

Stackpole, Eduard. *Whales and Destiny. The rivalry between America, France, and Britain for control to the Southern Whale Fishery, 1785-1825*. Amherst, University of Massachusetts Press, 1972.

Starbuck, Alexander. *History of the American Whale Fishery from its Earliest Inception to the Year 1876*. Seacaucus, Starbuck, 1878.

Townsend, Charles. "The distribution of certain whales as shown by logbook records of American whaleships." *Zoologica*, Vol. 19, 1935, pp. 1-50.

Vergara, Cristóbal; Salas, Alejandro y Lacoste, Pablo. "El puerto de Coquimbo, la ciudad de La Serena y el patrimonio vitivinícola del cono sur (1536-1600)." *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*, Vol. 12, N°2, 2021, pp. 58-80.

Vincent, Thierry. *Le 'Groënlandais'. Trois mats baleiniers des mers polaires*. Luneray, Editions Bertout, 1994.

Recibido el 20 de agosto de 2024

Aceptado el 28 de octubre de 2024

Nueva versión: 20 de noviembre de 2024