Memoria y paisaje. historias de balleneros y naufragios en Valparaíso. el caso del navío Vesterlide.

DANIEL MALFANTI BRAVO[1]
Buzo Táctico, Armada de Chile
Filiación institucional: Empresa de buceo TAMARUGODIVE
ORCID: 0000-0001-7115-7652
Contacto: dmalfanti@gmail.com; http://www.tamarugodive.com

Universidad de Valparaíso
Facultad de Arquitectura
Revista Márgenes
Territorio - Paisaje
Memory and landscape: stories of whalers and shipwrecks in Valparaíso—the case of the vessel Vesterlide.
2026. Vol 19. Nº 31
Páginas: 96-113
Recepción: julio 2025
Aceptación: septiembre 2026

RESUMEN

Este documento busca poner en valor una parte olvidada de la historia de Valparaíso, que incluso es una de las probables coadyuvantes en el nacimiento espontáneo de La Joya del Pacífico, así llamada la ciudad puerto de Valparaíso por muchos marinos de antaño. Esta es la historia de cómo los Barcos Balleneros y sus tripulantes, que usaron el puerto como su base de operaciones y/o soporte logístico por dos siglos o más, dejaron una marca en el puerto. Entre éstas, los restos de una barca ballenera que descansa en el fondo de la bahía, la barca Vesterlide. Estas marcas con el tiempo y la vida del puerto fueron desapareciendo y quedando en el completo olvido, como si jamás hubieran estado allí de alguna manera. Quizás, un gran ejemplo de este olvido, es la historia de la barca Essex hundida por una ballena Blanca y que generó una historia de supervivencia tan dramática que cuando fue novelada en el libro "Moby Dick" fue un éxito mundial, pero muy pocos comprendieron que los desventurados sobrevivientes al puerto que decidieron dirigirse era Valparaíso, una elección muy profunda en su concepto.

Palabras clave: Naufragios, Balleneros, Vesterlide, Valparaíso, Océano Pacífico, Moby Dick, Ballena, Viña del Mar.

https://doi.org/10.22370/margenes.2026.19.31.6063

ABSTRACT

This document aims to highlight a forgotten chapter in the history of Valparaíso—a city known to many sailors of old as "the jewel of the pacific"—and to explore a factor that likely contributed to its spontaneous emergence. it tells the story of how whaling ships and their crews, who utilized the port as a base of operations and/or a logistical hub for two centuries or more, left their mark on the city. among these traces is the wreck of the whaling ship Vesterlide, which lies at the bottom of the bay. over time, as the life of the port evolved, these traces faded and fell into total oblivion, as if they had never existed at all. perhaps the most striking example of this forgotten history is the tale of the ship *essex*, sunk by a white whale; the resulting story of survival was so dramatic that its fictionalized version, moby-dick, became a global success. yet, few realized that the port the unfortunate survivors chose to head for was valparaíso—a choice of profound significance.

Keywords: shipwrecks, whalers, Vesterlide, Valparaíso, Pacific Ocean, Moby-dick, whale, Viña del mar.

[1]: Al escribir este documento, no puedo dejar de expresar que soy hijo de un hombre de mar, un hombre que se dedicó a la pesca a su manera, que me enseñó a amar el mar, a comprender sus peligros y a entender que muchos hombres que zarpan a la pesca jamás retornarán a puerto. Es así como pasamos mucho tiempo sobre un muelle esperando que llegara un pesquero, unos tripulantes que jamás regresarían. Aprendí también que no siempre habría un cuerpo que despedir, pero así son los hombres de mar, y así de especial deben ser sus familias, amigos y seres queridos; mi destino no pudo tener otro track que el mar, de otra forma, pero con la misma pasión que mi Padre tuvo en vida.

INTRODUCCIÓN

En esta investigación histórica, y de un ámbito muy puntual, vamos descubriendo algo del mundo submarino de la bahía de Valparaíso (Malfanti, 2022), y cómo esta se conecta con la ciudad desarrollando como base la historia del Vesterlide. Lo que es aún más relevante, es que traemos de primera fuente parte de su historia desde el fondo del mar, pues logramos llegar a él. Aunque quedan unos pocos restos en un lugar muy complejo y duro de bucear estos nos llevaron a buscar su historia, la cual se encontraba entre bibliotecas, diarios, cartas náuticas y en la red global. Es así que nos dimos cuenta que Valparaíso este encadenado a la historia de los Balleneros y los Balleneros están unidos a Valparaíso.

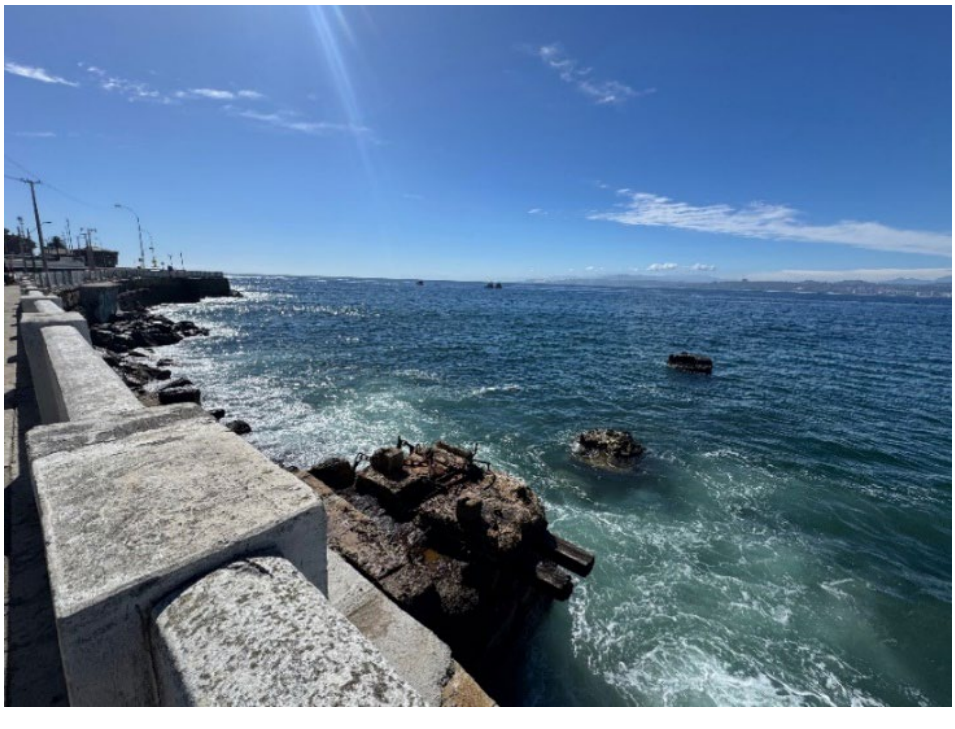
Valparaíso es una ciudad que con el paso del tiempo ha ido olvidando su historia y la relevancia que tuvo en la formación de Chile, esto ha sido por muchas causas, pero quizás una de ellas es que las personas le dan la espalda al mar por no comprender su importancia en la creación de esta ciudad, que nació espontáneamente. Muchos recorren sus calles sin comprender toda la historia que hay en ellas, así mismo, al ir por Calle Varas y seguir por Avenida Altamirano en dirección a Playa Ancha, muchos no saben que casi al frente a Caleta las Habas, más conocida como Playa San Mateo, antes de llegar a la Caleta el Membrillo se fondeaban los Barcos Balleneros que tanto le dieron a Valparaíso (Malfanti, 2026). Actualmente la caza de ballenas está prohibida, pero no por ello dejaremos que la historia de esos hombres de mar desaparezca pues en esa época era esencial contar con los recursos que entregaban.



>> Figura 1. Detalle fotografía, circa 1930, del sector aledaño a Avenida Altamirano, conocido hoy como Playa Santo Tomas, antes llamada Caleta Las Habas. Se aprecia, la existencia de la rampa Fuente: https://www.facebook.com/groups/1494628737477617/?locale=es_LA



>> Figura 2-4. Registro fotográfico, año 2020. Se aprecian restos visibles aun, de una antigua rampa (hoy derruida), parte de esa zona de descarga de cetáceos, y abastecimiento de navío balleneros en el sector aledaño a la actual Playa San Mateo, Valparaíso Fuente: Elaboración propia



>> Figura 5. Fotografía de estado actual (agosto 2026) de Caleta las Habas. Se puede apreciar pilotes del muelle, mientras que no hay vestigios de la rampa. (Fuente: Daniel Malfanti)

Con el tiempo se permitió reemplazar casi todo lo que entregaban las ballenas y su caza no tiene sentido, por lo cual, las podemos ver de vuelta por la bahía en cierta época del año, generalmente de octubre a diciembre.



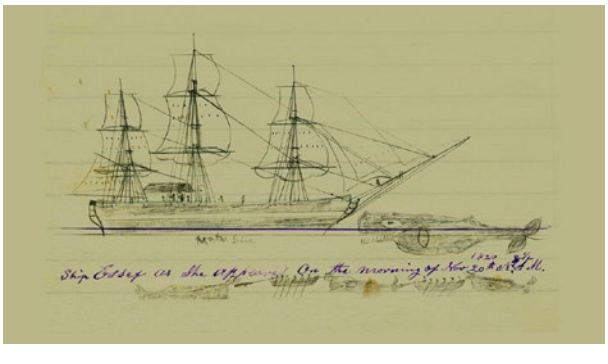
>> Figura 6. Imagen de video aéreo, tomada en sector de CONCON, V región, año 2026. Se observa ballena franca, adulta, nadando con su cría Fuente: Sitio Valparaíso Informa. En: https://www.instagram.com/reels/C-kwreVyDH8/

La caza de las ballenas en Chile se encuentra delimitada, en términos generales, entre fines del siglo XVIII y mediados del siglo XX, pero este estudio sólo será hasta comienzos del siglo XX con respecto a la barca Vesterlide.

Dentro de la exploración submarina que realizamos en la bahía de Valparaíso, la cual abarca tres ciudades costeras: Valparaíso, Viña del Mar y Concón, hemos ido descubriendo interesantes naufragios, tanto por cómo se conservan sus restos como también por sus historias, siendo estas historias sin duda, lo más relevante. Es así que, observando cartas náuticas antiguas, información de diarios y otros textos, visitas a bibliotecas como la Severin en Valparaíso, cuentos de viejos y algunas leyendas nos pudimos percatar de la peculiar historia de uno de estos naufragios, el de la barca Vesterlide, que en sus inicios podía ser una barca más hundida en la bahía, pero había algo que la sacaba de la generalidad pues era una Barca Factoría de Ballenas y Cachalotes.

Producto de esto, en el análisis de esta barca llegamos a la historia ballenera en Chile donde se pudo observar, por diversos documentos, que esta comienza por el año 1790 aproximadamente, con la la llegada de barcos extranjeros a las costas y puertos de Chile que venían tras las ballenas, producto de la información compartida de sus viajes por el Capitán Cook (AÑO)[2]. Esto produciría, a posterior, que naciera una empresa chilena dedicada a este arte de pesca, siendo su lugar de inicio la ciudad puerto de Valparaíso, para posteriormente nacer otras empresas de diversas formas y en diferentes lugares del país.

Por lo anterior es imposible evadir la pregunta ... ¿Valparaíso fue de alguna manera una ciudad Ballenera?



>> Figura 7. Dibujo realizado por el Marinero Nickerson, sobreviviente del Essex Fuente: https://nha.org/research/nantucket-history/history-topic/the-whaleship-essex/

[2]: El Capitan Cook en su informe del año 1769: *Vimos, de tanto en tanto, una gran cantidad de pingüinos, albatros... lobos marinos,* ***ballenas*** *y marsopas; y el día 11, habiendo pasado las islas Falkland [Malvinas], descubrimos la costa de Tierra del Fuego... (Diario del primer viaje del Capitán Cook, 11-14 de enero de 1769. (https://www.gutenberg.org/files/8106/8106-h/8106-h.htm).*

CONTEXTO Y ANÁLISIS

Una mañana, entre noviembre de 2023 y febrero de 2024, en medio de un buceo junto a Luis Lara, en una inmersión de buceo, en el límite del Puerto de Valparaíso sector faro Punta Gruesa, encontramos una cadena antigua cubierta de vida marina. Al comienzo no la identifiqué como cadena, pero Luis me corrigió y me indicó lo que era. Esta cadena en sus extremos desaparecía bajo la arena del fondo. Posteriormente, seguimos buceando en la zona buscando algo más de la cadena, por dos meses aproximadamente, hasta que literalmente un día, en medio de un buceo, choqué con un ancla almirantazgo a casi 22 metros de profundidad, la que tiene un largo aproximado de 2.5 metros y un peso que debe estar entre 1 o 2 toneladas. Esto originó el proceso de preguntarse de qué época y de dónde procedía el ancla y su cadena, con ello vino una exploración y estudio acabado del área submarina, además de un completo análisis de cartas náuticas y textos disponibles en ese momento.

Con el ancla se pudo obtener un periodo de tiempo relativo respecto a la nave a la que pertenecía. Aquí lo más relevante es el tipo cepo del ancla, pues nos entrega una data de tiempo importante para delimitar el periodo de la nave que la usaba (Figura 8-11)



>> Figura 8. Dibujo del autor, del ancla observada en el lecho marino Fuente: Elaboración propia.



>> Figura 9. Dibujo tipo ancla, nave VESTERLIDE.

Este tipo de ancla fue desarrollado por la Marina británica y estandarizada en el año 1841 con diversas variantes, pero generando un patrón que daba la longitud de la caña, brazos, cepo y grosor del metal.

Así mismo, nos entrega una serie de información de fórmulas para las dimensiones y proporciones en diferentes configuraciones, por ejemplo, la regla de tonelaje para naves de vela de la marina mercante era que el peso del ancla se basaba en que debía pesar 4 libras de peso por cada tonelada de desplazamiento de la barca. En base a conocimiento previo de temas de barcos y embarcaciones, y data que íbamos teniendo, pudimos hacer ciertas aproximaciones, para realizar cálculos:

Por ejemplo: Para determinar el peso de un ancla para una barca de 836 toneladas de desplazamiento, sería lo siguiente:

836 x 4 =3.344 libras, y esto, pasado a kilogramos sería 3344 x 0.453592= 1516.8 kilogramos, lo cual en una medida británica se denomina un peso aproximado de 30 cwt (quintales británicos; 112 libras = 1 cwt).

El ancla almirantazgo debería tener un peso de 1.5 toneladas.

Para desarrollar esa ancla, con respecto al largo de la caña que generaba el resto de los componentes, se utilizaba en los talleres de metalurgia la siguiente fórmula:

$Lpies$ = 3,3 × 3√$Wcwt$

Con eso se determinaba el resto de los componentes del ancla.

En el caso de una barca de 836 toneladas de desplazamiento, el ancla debería tener un largo de caña de:

$Lpies$ = 3,3 × 3√30cwt

$Lpies$ = 3,3 × 3,107

$Lpies$ = 10,25 pies ó 3,1 metros

Con respecto a la información de la cadena, tomamos de referencia la información de los patrones, y para ello esta se basaba en la siguiente fórmula:

Diámetro en pulgadas = 0,23 × √$Wcwt$

Usando la información obtenida anteriormente, esto nos dice que deberíamos encontrar algo similar a:

Diámetro en pulgadas = 0,23 × √30cwt

Diámetro en pulgadas = 0,23 × 5,47

Diámetro en pulgadas = 0,23 × 5,47

Diámetro en pulgadas = 1,259 pulgadas o 32 mm.



>> Figura 10. Fotografía subacuática de la caña del ancla Fuente: Elaboración propia



>> Figura 11. Fotografía subacuática del arganeo del ancla Fuente: Elaboración propia

Con esta información, se pudo obtener una data aproximada de la nave a la cual pertenecía y al tamaño de ésta. Las medidas, sin ser exactas, nos daban un parámetro serio para buscar a su dueño. A lo anterior se suman los dos paños de cadena que están parcialmente enterrados, pero a la vista en gran parte, y nos entregan una dirección hacia donde continua el resto que se entierra bajo el fondo de arena.

Se pudo analizar las obras clásicas de naufragios como el libro de Vidal Gormaz (1901), no encontrando nada sobre una barca similar hundida en esa zona. Luego, en el mundo digital, la paginas de la Biblioteca Nacional y de la Memoria Chilena entregan mucha data relevante y afín, pero inconexa, sin encontrar algo puntualmente directo. Posteriormente fuimos a analizar las cartas náuticas de la Bahía de Valparaíso, desarrolladas por el SHOA (Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile), pues estas muchas veces contienen la ubicación de los naufragios que afectan a la navegación o áreas de fondeo. Se hizo un análisis de todas las cartas náuticas disponibles en el archivo del SHOA y las que están en la red de manera digitalizada. En ese análisis, se descubrió que en la carta náutica N° 140 Costa de Chile Valparaíso, del año 1907, y con correcciones de junio de 1922, tenía puesto en su carta al norte y 300 metros aproximadamente de Punta Gruesa un naufragio con el nombre "Westerlide", a una profundidad aproximada de 49 metros.



>> Imagen 12. Norsk Maritimt Museum señala información sobre la barca hundida Fuente: https://digitaltmuseum.org/021176799698/vesterlide-1872



>> Imagen 13. Descripción de sonar que ubican los restos del naufragio del Westerlide Fuente: Elaboración propia

Con la información anterior se inició una búsqueda de información por el siglo XIX y comienzos del siglo XX, sin encontrar nada al respecto, hasta que descubrimos que sí existía una barca de nombre Vesterlide, por lo cual se comprendió un error de escritura, algo muy común en estos casos. Finalmente, en la página del Norsk Maritimt Museum encontramos la información de la barca.

En septiembre del año 2024 pudimos obtener imágenes de sonar[3] de los restos del naufragio, donde se pueden apreciar las cuadernas de la proa, algunos baos[4] de este, y restos esparcidos por el fondo.

Con esa información, el suscrito y Andrés Mena, bucearon el área corroborando los restos náufragos, y a esto se suma el apoyo de superficie de Carlos Rojas.

Datos:

Año de construcción: 1872

Astillero: Yarmouth, Nova Scotia, Canada.

Tipo de nave:

Barca[5], Barco a Vela. (Tres palos)

Arqueo (Desplazamiento Bruto): 897 Toneladas.

Arqueo (Desplazamiento Neto): 836 Toneladas.

Eslora[6]: 171.4 pies / 52.2 metros

Manga[7] 33.5 pies / 10.2 metros

Calado[8]: 21.2 pies / 6.46 metros

Actividad / Propósito de la Nave[9]: Barco Factoría.

Puertos de Matrícula:

Nuevas Escocia, Canada 1872 - 1893, Nombre Lima

Rusia 1893 - 1894, Nombre Karolina.

Stavanger 1894 - 1905

Framnes, Sandefjord 1905 - 1911

Propietarios:

F. Weston 1872 - 1893

Alex Eriksson 1893 -1894

Ths. S. Falsck 1894–1905

Chr. Christensen 1905–1909 (A/S Nor, A/S Ørnen)

Lars Christensen 1909–1911 (A/S Pacific)

August F. Christensen 1911 - 1917 (A/S Pacific)

Jorge Anvandter 1917 - 1918 (Sociedad Ballenera Corral S.A.)

Borquez & Compagnia 1918

Maria Gertrudis Alvarado Pérez de Perich 1918 - 1922 (Sociedad Nacional de Remolcadores en Valparaiso)

Áreas de Operaciones:

1905 es transformado en Barco Factoría.

1906-1908 Barco de factoría en las islas Falkland y Shetland del Sur.

1909 a 1913 El Vesterlide junto a dos Cazadores operó en Chile, el Ravn y el Svip, principalmente entre Isla San Pedro, Chiloé y Antártida.

1912-13 a 1917 Por el término de operaciones de la empresa comienza a ser utilizado como Chata[10] / Pontón en la bahía de San Pedro, en ese proceso se le retiran sus mástiles y aparejos.

1917 es trasladada a Corral para apoyar las actividades de la Sociedad Ballenera de Corral.

1918 es trasladada a Valparaíso, donde se utiliza como Chata para mantener carbón y lastre, entre otras cosas de almacenamiento portuario y alijo de carga para las naves surtas en la bahía.

[3]: Sonar: Dispositivo que utiliza ondas sonoras bajo el agua para detectar, localizar, medir distancia y gráfica la forma de los objetos.

[4]: Los baos son las vigas que van de lado a lado en un barco (babor a estribor), normalmente sostienen a la cubierta superior.

[5]: Barco a vela de alto bordo perteneciente a la marina mercante, de tres o más mástiles.

[6]: Eslora se refiere al largo del barco.

[7]: Manga se refiere al ancho del barco.

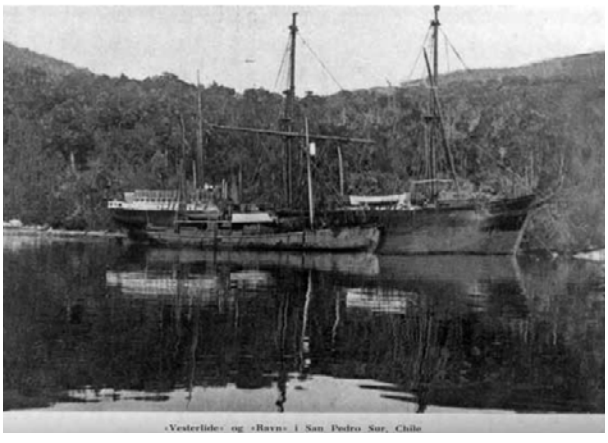
[8]: Se refiere a la estructura que bajo la línea de flotación.

[9]: Mientras estuvo bajo el nombre Vesterlide y dedicado a la caza de ballenas.

[10]: Es el término que se le da a un barco cuando se le retira su sistema de propulsión, y se comienza a utilizar generalmente como bodega de carga móvil.

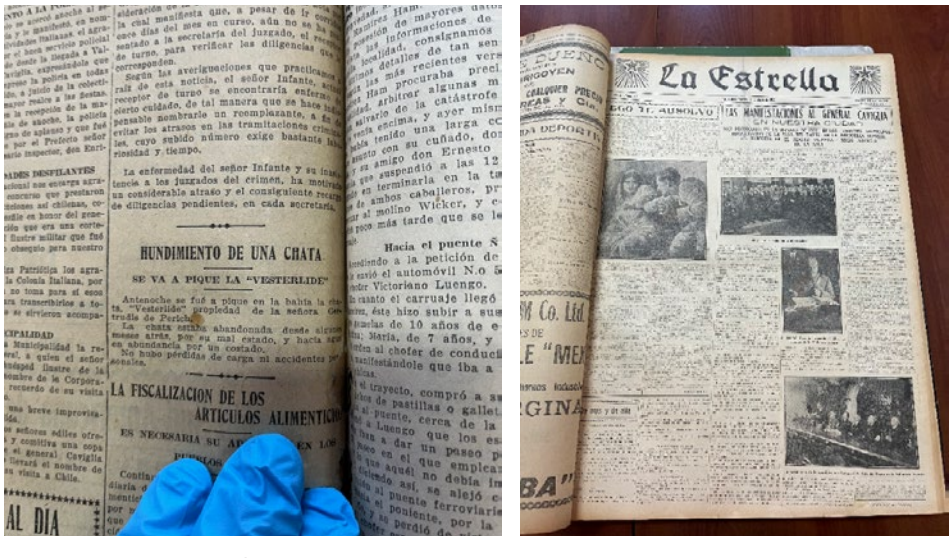


>> Figura 14. Cuadro de 1887, del Pintor Halvor Mikkelsen, acuarela y *gouache* (pintura aguada sobre papel; 48 x 69 cm. Propiedad del "Stavanger Maritime Museum", Noruega Fuente: https://www.mutualart.com/Artist/Halvor-Mikkelsen/D9C07A49C295D3BD/Artworks



>> Figura 15. Foto: El velero Vesterlide y el Cazador RAVN, en puerto de San Pedro, Chiloé. (Foto en Aagaard 1930; 362), Del Libro Balleneros en la Niebla, de Daniel Quiroz, 2013.

Mientras esta Barca transformada en Chata flotaba en la Bahía de Valparaíso en el mes de mayo de 1922, en cercanías de Punta Gruesa, la encuentra el típico viento del cuarto[11] cuadrante, el cual genera que rompa la cadena en su punto de fondeo y termine hundiéndose a 49 metros de profundidad, sin causar pérdida de vidas humanas. Fue un naufragio que pasó casi desapercibido en la vida cotidiana de Valparaíso y Viña del Mar. En los archivos de la Biblioteca Severin de Valparaíso se encuentra el diario la Estrella, el cual nos da una sencilla noticia al respecto.[12]



>> Figura 16. Fotografías Diario La Estrella , Viernes 12 de mayo de 1922 Fuente: Biblioteca Severin, Valparaíso

[11]: Cuarto cuadrante: vientos que vienen desde el 270° al 360°

[12]: Biblioteca Severin, Valparaíso. Diario La Estrella , Viernes 12 de mayo de 1922

En la búsqueda de información de esta Barca Ballenera, no fue posible pasar de largo sobre la historia ballenera en Chile, principalmente en Valparaíso, pues esta Barca que descansa en el fondo de la bahía, había abierto la puerta a una época obligada de ser analizada, pues no hay vestigios físicos de los balleneros y Valparaíso, o mejor dicho, no hay vestigios identificables de este periodo por Valparaíso.



>> Figura 17. Detalle del Plano de Valparaíso de Don Francisco E. Garnham del 28 de abril de 1897, Fuente: https://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/631/w3-article-334722.html)

Pero en la medida que nos adentrábamos en el desarrollo del análisis nos fuimos encontrando con gran cantidad de información sobre las empresas balleneras y Valparaíso.

Fue así que obtuvimos una información relevante en el plano de Valparaíso de Don Francisco E. Garnham (DIBAM, 2026) del 28 de abril de 1897, donde en un sector nos muestra una amplia área de fondeo para embarcaciones balleneras, ubicado entre Caleta las Habas y Caleta el Membrillo.

A lo anterior sumamos la historia del ballenero Essex golpeado y hundido por una ballena el 20 de noviembre de 1820 (DIBAM, 2026), en la posición Latitud: 0º 40´ S ; Longitud: 119º 0´ W, del cual los tres botes con sobrevivientes iniciaron una navegación de 3,300 Millas Náuticas hacia Valparaíso, navegación de una duración brutal, que incluso originó canibalismo y la muerte de gran parte de los tripulantes. Los sobrevivientes navegaron aproximadamente tres meses hasta que fueron rescatados a contar del 18 de febrero. La historia fue novelada en la famosa obra "Moby Dick".

Toda esta información iba uniendo Valparaíso a los balleneros de una u otra forma, a lo cual se suma una información que es relevante en la caza de ballenas, los partes de viaje del Capitan Cook, pues en varias partes de ellos reporta la ubicación de ballenas, como es el caso que deja escrito el 30 de diciembre de 1774 lo siguiente: *Mister Pickersgill nos dijo que la bahía estaba llena de focas y de ballenas; lo mismo habíamos observado en el estrecho, especialmente sobre la costa de la Tierra del Fuego, donde, en particular, las ballenas eran en extremo numerosas.*[13]

[13]: Cook, James, Viaje hacia el Polo Sur y alrededor del Mundo Tomo II, archivo de la Memoria Chilena.

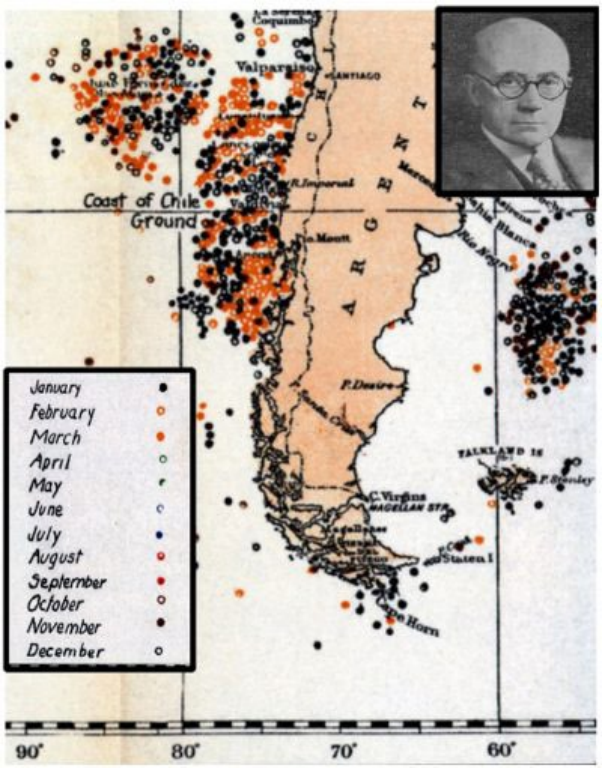
Toda esta información le llego a los Capitanes de Barcos Balleneros e hizo que la caza de ballenas se trasladara hacia el Océano Pacífico. Aunque en este punto es importante señalar, como él mismo deja anotado en sus reportes, que el observo que las poblaciones locales cazaban ballenas desde hace mucho tiempo por el análisis de restos y estilo de vida de ellos.

Por otros documentos científicos, se estima que a lo largo de Chile la caza de ballenas se ejecutaba de manera costera por lo menos hace unos 1500 años.

De la página de Fernando Lizama-Murphy (2023) se puede extraer una información relevante de la bitácora de la Fragata Amelia (escrito también como Emelia o Amelie) se señala que:

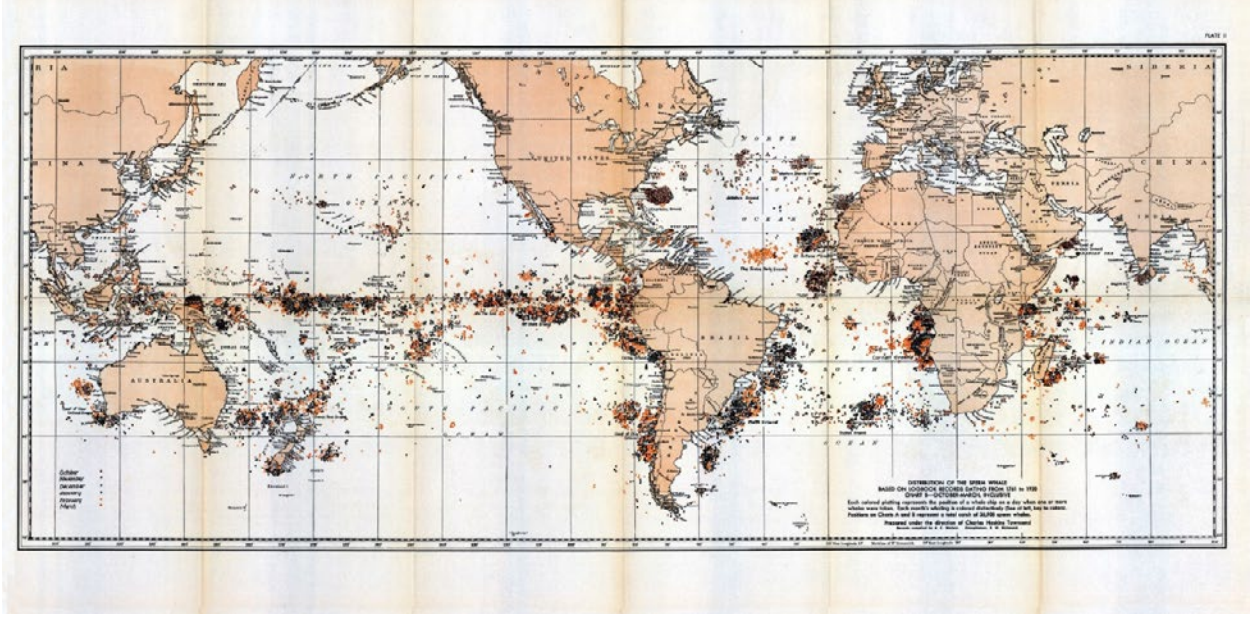
> En la bitácora del *Emilia*, fragata de 280 toneladas, el 3 de marzo de 1789 se consiga que Archaelus Hammond, primer oficial, arponeó un cachalote frente a la costa entre Arica e Iquique. Se estima que fue la primera captura ocurrida en el Pacífico Sur utilizando métodos más modernos. Después de 18 meses en el mar, el barco regresa a Londres, desde donde zarpó, portando una carga de 139 toneladas de aceite y 900 pieles de lobo de mar. En la capital británica la prensa informa que se trata del único ballenero que ha rodeado con éxito el Cabo de Hornos" (34)

Ahora bien, es importante comprender que en los inicios de la caza de ballenas el trabajo de faenar o desollar una ballena se hacía en la mar, esto quiere decir que después de ser cazada con botes a remo y arpón manual, esta era llevada al costado del barco, donde era amarrada por su cola y aletas, posteriormente se hacía una maniobra con cabos y maderos para posicionarse y cortarla, luego se subía a bordo, donde se derretía su grasa y se transformaba en aceite, el que se almacenaba en barriles. Eso en términos generales implicaba que en términos generales no necesitaba de un puerto para el trabajo ballenero, todo se hacía en la mar. Después, las ida a puerto eran para buscar el soporte logístico como leña, madera, barriles, alimentos, cabos, agua, alcohol y cualquier otro elemento necesario para la caza y subsistencia de la dotación, igualmente estaba el descanso de la tripulación y las reparaciones de la nave como de sus embarcaciones.



>> Figura 18. Capturas se Ballenas en Chile (https://whalinghistory.org/av/logs/townsend/)

Dentro del escenario de la caza de ballenas, es relevante dimensionar el volumen de la caza y cuánto de esto ocurrió en las cercanías de Valparaíso y Chile. Es allí que el estudio realizado por Charles Haskins Townsend[14], al analizar las bitácoras de barcos balleneros desde 1784 hasta principios del siglo XX, es relevante. Su material es muy amplio, aquí sólo comparto algo para tener una idea de la importancia de esto, es importante señalar que la posición de la Bahía de Valparaíso es: Latitud: 33º02´S y Longitud: 71º37´W.

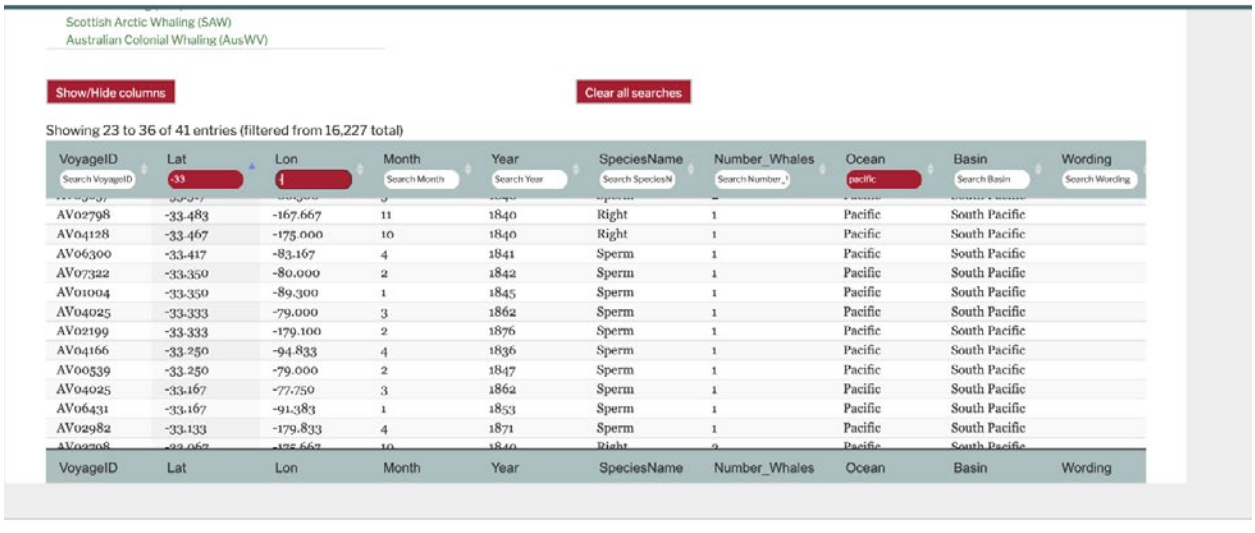


>> Figura 19. Mapa de caza de Cachalotes desde el siglo XIX al 1920 Fuente: https://whalinghistory.org/

[14]: https://whalinghistory.org/av/logs/townsend/

Algunos desgloses de información cerca de Valparaíso.

En las siguientes tablas, se aprecian, algunos desgloses de información de caza de ballenas y cachalotes cerca de Valparaíso.


Scottish Arctic Whaling (SAW)
Australian Colonial Whaling (AusWV)

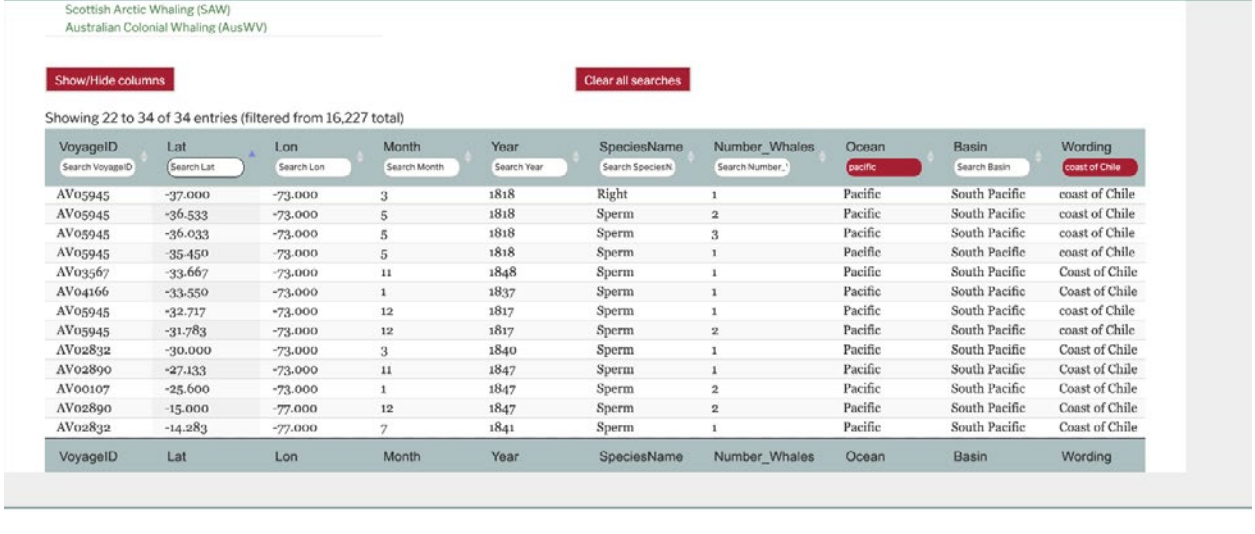
Show/Hide columns | Clear all searches

Showing 23 to 36 of 41 entries (filtered from 16,227 total)

VoyageID	Lat	Lon	Month	Year	SpeciesName	Number_Whales	Ocean	Basin	Wording
AV02798	-33.483	-167.667	11	1840	Right	1	Pacific	South Pacific	
AV04128	-33.467	-175.000	10	1840	Right	1	Pacific	South Pacific	
AV06300	-33.417	-83.167	4	1841	Sperm	1	Pacific	South Pacific	
AV07322	-33.350	-80.000	2	1842	Sperm	1	Pacific	South Pacific	
AV01004	-33.350	-89.300	1	1845	Sperm	1	Pacific	South Pacific	
AV04025	-33.333	-79.000	3	1862	Sperm	1	Pacific	South Pacific	
AV02199	-33.333	-179.100	2	1876	Sperm	1	Pacific	South Pacific	
AV04166	-33.250	-94.833	4	1836	Sperm	1	Pacific	South Pacific	
AV00539	-33.250	-79.000	2	1847	Sperm	1	Pacific	South Pacific	
AV04025	-33.167	-77.750	3	1862	Sperm	1	Pacific	South Pacific	
AV06431	-33.167	-91.383	1	1853	Sperm	1	Pacific	South Pacific	
AV02982	-33.133	-179.833	4	1871	Sperm	1	Pacific	South Pacific	

>> Figura 20. Tabla Registro de caza de ballenas y cachalotes cerca de Valparaíso Fuente: https://whalinghistory.org/av/logs/townsend/

Esto nos da una idea de cómo Valparaíso era el puerto que satisfacía los requerimientos logísticos de toda la flota ballenera que surcaba el Océano Pacífico Sur Este, en especial a barcos de Gran Bretaña, Estados Unidos, Francia y algunos españoles, entre otros.


Scottish Arctic Whaling (SAW)
Australian Colonial Whaling (AusWV)

Show/Hide columns | Clear all searches

Showing 22 to 34 of 34 entries (filtered from 16,227 total)

VoyageID	Lat	Lon	Month	Year	SpeciesName	Number_Whales	Ocean	Basin	Wording
AV05945	-37.000	-73.000	3	1818	Right	1	Pacific	South Pacific	coast of Chile
AV05945	-36.533	-73.000	5	1818	Sperm	2	Pacific	South Pacific	coast of Chile
AV05945	-36.033	-73.000	5	1818	Sperm	3	Pacific	South Pacific	coast of Chile
AV05945	-35.450	-73.000	5	1818	Sperm	1	Pacific	South Pacific	coast of Chile
AV03567	-33.667	-73.000	11	1848	Sperm	1	Pacific	South Pacific	Coast of Chile
AV04166	-33.550	-73.000	1	1837	Sperm	1	Pacific	South Pacific	Coast of Chile
AV05945	-32.717	-73.000	12	1817	Sperm	1	Pacific	South Pacific	coast of Chile
AV05945	-31.783	-73.000	12	1817	Sperm	2	Pacific	South Pacific	coast of Chile
AV02832	-30.000	-73.000	3	1840	Sperm	1	Pacific	South Pacific	Coast of Chile
AV02890	-27.133	-73.000	11	1847	Sperm	1	Pacific	South Pacific	Coast of Chile
AV00107	-25.600	-73.000	1	1847	Sperm	2	Pacific	South Pacific	Coast of Chile
AV02890	-15.000	-77.000	12	1847	Sperm	2	Pacific	South Pacific	Coast of Chile
AV02832	-14.283	-77.000	7	1841	Sperm	1	Pacific	South Pacific	Coast of Chile

>> Figura 21. Tabla Registro de caza de ballenas y cachalotes cerca de Valparaíso Fuente: https://whalinghistory.org/av/logs/townsend/

Los viajes de estos barcos balleneros eran reales aventuras llenas de peligros, leyendas, mitos y singularidades que las hacían únicas, un viaje podía durar entre un año y medio hasta tres años. Cualquier barco que cruzara desde el Atlántico al Pacífico por el Cabo de Hornos, no tenía un puerto de descanso hasta la isla Mocha o Valparaíso principalmente. Con el tiempo isla Mocha fue quedando de fuera de estas paradas, producto de los peligros a la navegación en el sector sur, donde los bajos que allí se encuentran, ocasionaron una serie de naufragios importantes. A esto se sumó los problemas para comerciar con los habitantes locales de la isla, entre otras cosas. Talcahuano a pesar de su cómoda bahía no podía dar de manera segura el soporte logístico que los barcos necesitaban, por ello, Valparaíso se fue transformando en la primera parada de cualquier ballenero que cruzaba el Cabo de Hornos. Por otro lado, a principios del siglo XIX la ciudad puerto comenzaba ser una ciudad muy cosmopolita, donde el lenguaje era de múltiples idiomas y el comercio se hacía cada vez más internacional por las diversas comunidades de poblaciones europeas que se asentaban en la ciudad. Aunque el negocio ballenero floreció, en sus inicios no hubo interés por crear alguna empresa ballenera de bandera chilena, se vivía siendo el soporte logístico de los balleneros que recalaban a puerto.

Valparaíso además desde 1817 ofreció el Astillero de los Arsenales de Marina, que se encontraba cerca de la Plaza Aduana, que actualmente sería la calle Varas al costado de la playa de la época, playa que estaba en el sector en donde hoy están los almacenes fiscales del Centro de Abastecimiento de la Armada y Puerto de Valparaíso. El Arsenal de la Marina estaba junto al cerro, a un costado se subida Taqueadero, y al frente tenía calle Varas. Era pequeño, pero permitía dar mantenimiento a embarcaciones de madera. Con el tiempo fueron naciendo astilleros privados, entre los años 1850, y el año 1857 se construyó el primer dique flotante el *Tiedje*. Desde ese momento a la fecha, Valparaíso a contado con al menos un dique flotante en el puerto.

En el año 1871 nace en Valparaíso La Compañía Chilena de Balleneros contando con 7 barcos y operando desde Caleta las Habas, sector donde hoy está ASMAR Valparaíso. Esta empresa ofrece aceite de Ballena y aceite de Cachalote, productos diferenciados por la diferencia en su valor. Los barcos de esta primera empresa chilena eran La Pescadora, Mariposa, Charles & Edward, Virginia Marks, Grace Marks, Maggie Hill y Mary.

Al observar la información, se aprecia que los balleneros llegaron a Valparaíso al igual que como esta ciudad nació, de manera espontánea y natural, sin guion alguno que delineara su camino o *track* a seguir. Fue como los cerros que se fueron poblando a medida que navegantes y familias se enamoraban de este valle paradisiaco que les daba una nueva oportunidad, y mientras esto sucedía, los colores invadían los cerros como si le quisieran a decir a cada marino que miraba desde el mar hacia la costa, pues allí está mi hogar, lo veo desde mar adentro.

El barrio del puerto nació como una extensión del mar, en él marinos gastaban sus sueldos, compraban, se enamoraban, hacían negocios, peleaban o quién sabe más, pero como fuera el barrio puerto, fue conquistando la Plaza Aduana y se transformó en el segundo hogar de esos marinos que navegaban por largos tiempos antes de volver a sus puertos bases. Cuántos amores se habrán declarado en la escala de la Iglesia la Matriz, cuántos negocios o aventuras se habrán conversado en la plaza Echaurren, y nadie sabe cuántos amores guardarán en secreto esos cerros. En cuántos bares se habrá conversado de esa mítica ballena blanca, del cuento del palo corto y palo largo, del canibalismo, del valor y el miedo, de aquellos que jamás volvieron porque el mar se los trago o porque un amor en alguna isla los hizo cambiar de puerto. Quién sabe de qué se habló al son de canciones, alcohol, tristezas y alegrías, pero sin duda se habló.

Es así que el Vesterlide nos hizo abrir una ventana al pasado, totalmente olvidada y atenuada por los tiempos de hoy, que prohíben la caza de ballenas y con justa razón, pero no por ello nos impide recordar parte de nuestra historia, pues no podemos olvidar cómo surgimos.

El Vesterlide, con su corta e intensa labor en el mundo ballenero, terminó reposando en la bahía de Valparaíso donde la historia de los balleneros chilenos comenzó. Aunque no podemos olvidar que antes de nacer Chile, la caza de ballenas existía en nuestra costa, pero nunca de la manera que fue desde el siglo XVIII. Valparaíso fue uno de los tantos pilares en esta empresa, recibiendo por ello gente de diferentes lugares, todo lo cual alimento que a comienzos del siglo XIX esta bella ciudad fuera la más cosmopolita del mundo.

Al comprender que la industria ballenera en sus inicios no necesitaba una planta en tierra de manera directa para operar, si no un puerto que diera logística, mantención, víveres, descanso y diversión entre otras cosas, nos permite entender que esta no nos deja en sí una huella físicamente directa de su existencia, pero de manera indirecta genera trabajo, dinero, nuevos habitantes y muchas cosas más, por eso seguramente no se ven monumentos que recuerden esa época en la ciudad. A esto se suma que la planta ballenera que se instaló en Caleta las Habas, a un costado de lo que es la Avenida Altamirano fue reemplazada por un gran Astillero que seguramente reutilizo los elementos antiguos, y el resto desapareció por la modernización de máquinas y estructuras, mientras que la caleta fue demolida por el mar y los temporales que, sumado al olvido de la ciudad y sus habitantes, lo que hace un coctel perfecto para el olvido de todas estas novelescas historias.

A pesar de lo anterior, la historia del barco Essex llevada a la novela Moby Dick es un recuerdo de cómo era la vida del ballenero, y cómo ésta, la unía a Valparaíso, historia que ha sido llevada al cine y televisión de varias formas, lo que la mantiene viva. A esto se suman una serie de libros chilenos que traen la historia de los balleneros de vuelta al presente, producto del trabajo de muchas personas que se han dedicado a recuperar estas historias, uno de estos es "Mocha Dick, La Leyenda de la Ballena Blanca" de Ortega – Martínez (2012).



>> Figura 22-24. Imagen portada novela gráfica MOCHA DICK: La Leyenda de la ballena Blanca (Ortega & Martínez (2012) Fuente: https://www.planetadelibros.cl/libro-mocha-dick-la-leyenda-de-la-ballena-blanca/218694

>> Figura. Revista Mampato. Número dedicado a "Los Balleneros".

CONCLUSIONES.

Sin duda la historia de los balleneros tiene injerencia en todo Chile en diversas formas y resultados, pero la historia ballenera de los siglos XVIII, XIX y comienzos del siglo XX son las que más generaron historias de gran importancia para Chile en el ámbito de la pesca y el comercio.

Ahora bien, respondiendo la pregunta ¿Valparaíso fue de alguna manera una ciudad Ballenera?

No hay duda que Valparaíso fue un puerto ballenero, que con sus distintos elementos le dio a esta industria soporte en todas sus necesidades, y estimo que totalmente la ciudad fue parte de esto, pues el descanso necesario requiere muchas cosas, que van desde la diversión, el relajo, la alimentación, hasta la vida social, el amor, y nuevas oportunidades, y todo esto ocurría en Valparaíso. Luego, La Joya del Pacífico fue una ciudad Ballenera.

Sobre la puesta en valor de esta afirmación, es más complejo de definir pues al no haber elementos físicos distinguibles hace difícil el ver para creer. El camino de mostrar este pasado olvidado requiere crear o mostrar lo que existió de una manera tangible, además de seguir desarrollando los escritos en diversas formas que ayudan a crear conciencia de esto. Pero no por ello es imposible, un buen ejemplo es la historia del Submarino de Karl Flach, el cual estuvo olvidado por 140 años, y debido a su búsqueda y elementos intangibles ya es parte de la memoria urbana nacional e internacional.



>> Figura 25. Fotograma de Animación digital asistida por IA Fuente: Valparaiso, Ballenas y Balleneros 2026, por Tamarugodive

DISCUSIÓN

Valparaíso es una ciudad que nació y floreció de manera espontánea, y en ese proceso se llenó de historias en cada uno de sus 42 cerros[15], por sus calles que parecen notas musicales, a veces diagramadas por un pincel loco. El malecón que cubre muchas historias o cualquier lugar que uno transite, esconde algo que nos puede sorprender, no tanto por la estructura que exista en buen o mal estado, sino por lo que esta representa a pesar de los años, el abandono y el olvido.

Hoy no hay estructura alguna que nos recuerde del pasado ballenero de Valparaíso, quizás nunca la hubo de manera directa o concreta, más bien de manera indirecta por astilleros, comercio, aguadas, diques flotantes, familias balleneras, amores que dejaron presencia y quién sabe más, pero sin duda más un pañuelo flameo desde el muelle por un hombre de mar que zarpo para no volver nunca más.

Pero si existen escritos, mapas, planos, documentos, libros, películas y un sin fin de formas que nos hablan de cómo Valparaíso nació de alguna forma asociado a las ballenas y cachalotes, las que el día de hoy vuelven a entrar a la bahía cada cierto tiempo, como si al ingresar nos mostraran que vencieron a la caza y han vuelto a mostrar la belleza del mar a los residentes costeros.

La Barca Vesterlide, que tuvo una participación corta pero intensa en la caza de ballenas, descansa frente a Viña del Mar. Fue la llave que nos abrió la puerta a este pasado maravilloso y nostálgico de la bahía de Valparaíso, sin duda con historias duras tanto para los hombres de mar como para las ballenas y cachalotes, pero no por ello podemos olvidar nuestro pasado y cómo este fue un pilar en el surgimiento de Valparaíso desde el mar.

Ahora la puesta en valor de estas historias con Valparaíso será un trabajo difícil y complejo, pero se posee mucha información para poder darle valor a lo intangible. Quizás con ello salgan elementos a la luz que permitan unir este pasado con algo tangible en Valparaíso.

[15]: Aunque en textos figuran 42 cerros, existen otros que mencionan hasta 45, luego hasta en esto Valparaíso es un misterio.

Finalmente al circular por la Plaza Aduana hacia la calle Varas, para seguir por Avenida Altamirano, pasando Caleta Las Habas (conocida hoy como playa San Mateo), y detenerse a medio camino de llegar a Caleta el Membrillo, dejando en la espalda a ASMAR Valparaíso, para observar el mar y ver las embarcaciones pesqueras fondeadas allí, ya será totalmente diferente, pues podrán imaginar en ese lugar barcos balleneros zarpando por sueños de gloria, y otros arribando con el aceite y sus historias, como también la nostalgia de todos aquellos que partieron y jamás regresaron a puerto, quizás algunos repitieron las desventuras del Essex, pero no tuvieron la fortuna de salvarse. Pero como sea, ese camino costero ya no será el mismo pues ya sabes que está lleno de historias. Mientras estas historias no se olviden, todo eso tendrá valor para quien lo recorra, así, de ahora en adelante, al mirar el mar que baña la costa, veo saltar sobre el agua ese mítico Cachalote Blanco que se transformó en leyenda, más allá veo tres mástiles y unos botes remando, mientras el viento sur mueve la superficie del mar dejándola de un color blanco por la espuma, mis manos se apoyan en la baranda blanca, y veo como esto fue y es parte de la historia indeleble de ***Valparaíso***.



>> Figura 26. Considerada la primera pintura sobre el desastre del navío ballenero Nantucket Essex, es esta litografía coloreada del pintor francés Cyprien Gaulon (12 3/8" x 16 7/8"). Burdeos, Francia, 1821/22. Este navío se reportó hundido por una ballena, hacia 1820, cerca de la Isla Mocha, al sur de Chile. Daría paso, con el tiempo, a la novela de Herman Melville, Moby Dick. En la imagen: Fuente: https://nha.org/research/nantucket-history/history-topics/the-earliest-picture-of-the-essex-disaster/

BIBLIOGRAFÍA.

Bascuñán, Carlos; Eichholz, Magdalena y Hartwing, Fernando (2011) "Naufragios en el Pacífico Sur Tomo 2", Imprenta Taurus.

Bass, George F. (1988), "Ship and Shipwrecks of the America", Artes Gráficas Toledo S.A.

Cook, James (1893). Captain cook's journal during his first voyage round the world made in h.m. bark "Endeavour" 1768-71. London, Eelliot stock press. Recuparado en: *https://www.gutenberg.org/files/8106/8106-h/8106-h.htm*

De Brossard, Maurice (1974). Historia Marítima del Mundo. Santiago.Edita Libros.

DIBAM (2025). Plano de la ciudad de Valparaíso [material cartográfico] aumentado y correjido por Francisco E. Garnham, director de obras municipales. - Biblioteca Nacional Digital de Chile

Gómez C., Luis (1878). Anuario Hidrográfico de Chile. Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile. Valparaíso

Lizama-Murphy, Fernando (2023). Historia de la captura de cetáceos en el litoral chileno. En: https://fernandolizamamurphy.com/2023/10/13/historia-de-la-captura-de-cetaceos-en-el-litoral-chileno/

Malfanti Bravo. Daniel. (2022). Valparaíso y sus naufragios: El patrimonio sumergido de Valparaíso. (2022). *Márgenes. Espacio Arte Y Sociedad*, *14*(21), 159-162. https://doi.org/10.22370/margenes.2021.14.21.3098

Nantucket History Topics (N.H.T.). (recuperado en julio, 2026). The Earliest Picture of the *Essex* Disaster. En: https://nha.org/research/nantucket-history/history-topics/the-earliest-picture-of-the-essex-disaster/

Ortega, Francisco & Martonez, Gonzalo (2012). "Mocha Dick, La Leyenda de la Ballena Blanca", Planeta. Chile

Quiroz, D. (2017). Una breve crónica de la cacería de ballenas en Valdivia (1906-1936). *Revista Austral De Ciencias Sociales*, (19), 75–98. https://doi.org/10.4206/rev.austral.cienc.soc.2010.n19-05

Vidal Gormaz, Francisco (1901) "Algunos Naufrajios ocurridos en las Costas Chilenas", Imprenta Elzeviriana. Valparaíso.

Vargas Sáez, Juan Francisco |(2000) "Algunos siniestros acaecidos en el siglo XX", Imprenta y Litografía Soto Ltda. Valparaíso.

Sitios online:

Página web de Barcos, http://www.skipshistorie.net

Página web https://whalinghistory.org/av/logs/townsend/

Página web https://www.stavangermuseum.no/en/

Página web https://nha.org/

Pagina web: Los Balleneros y Valparaíso. Tamarugo Dive. Recuperado en: https://www.youtube.com/watch?si=p2cFZCJpKaZRbgzm&v=eU9liSmEHJY&feature=youtu.be

Página web: Valparaíso del ayer y hoy, por siempore. En: https://www.facebook.com/groups/1494628737477617/?locale=es_LA

Malfanti, Danial (2026). Valparaiso, Ballenas y Balleneros 2026, Disponible en: Valparaiso, Ballenas y Balleneros 2026, por Tamarugodive.

N.H.T.: https://nha.org/research/nantucket-history/history-topics/the-earliest-picture-of-the-essex-disaster/

Stavanger Maritime Museum: https://www.mutualart.com/Artist/Halvor-Mikkelsen/D9C07A49C295D3BD/Artworks