

**EL COMODORO ANDRESEN  
Y LA ACTIVIDAD BALLENERA AUSTRAL Y ANTARTICA CHILENA.**

**Alfonso M. Filippi P. \***

**Introducción.**

La historia de la actividad chilena cazadora de ballenas, tanto en las aguas del extremo austral metropolitano como en las del Territorio Chileno Antártico, está ligada indefectiblemente a la vida del capitán Adolfo A. Andresen, un joven inmigrante noruego -después nacionalizado chileno- que a fines del siglo XIX, en una época de gran auge para la región de Magallanes, cuando el Estrecho aún es la puerta de entrada al océano Pacífico, llega a establecerse en Punta Arenas y pone al servicio de su nueva patria sus mejores energías y su intrepidez a toda prueba.

El capitán Andresen, en su doble condición de empresario y marino, participa en la constitución de varias empresas balleneras chilenas, cuyas flotas manda como comodoro, operando en las aguas australes y en las antárticas. Sus acciones son de gran trascendencia para Chile, especialmente por su importancia geopolítica y por la reafirmación de soberanía que implican.

**Una nueva California.**

A principios del presente siglo XX entra en crisis la industria ballenera localizada alrededor del Artico, debido a la disminución de la población de cetáceos originada por su caza despiadada e incontrolada.

Se hace necesario encontrar nuevos lugares de caza. Para esto, las flotas balleneras de los países del norte de Europa, se trasladan a los mares que rodean a la Antártica.

El nombre de la isla Decepción se escucha en todo el mundo, tal como lo hiciera el de California en la centuria anterior. Se la describe como una isla prodigiosa, poseedora de una bahía acogedora

y enorme -el puerto Foster- en la que podrían caber todas las escuadras del mundo y en cuyos alrededores navegan miles de cetáceos.

El tema recurrente en los ámbitos marítimos y comerciales es esta nueva riqueza, la ballenera. El mundo industrial se apresura a tomar posiciones favorables para participar de ella. El mercado mundial del aceite se fortalece y las bolsas de comercio de Londres y Nueva York lo reflejan en sus pizarras.

Punta Arenas, el puerto más austral del mundo y el más cercano a la Antártica, es elegido como centro de las operaciones balleneras. A sus muelles llegan noruegos y chilenos, que mezclan sus nombres, sus capitales, sus naves y su trabajo.

### **Andresen, el pionero.**

En Chile, la caza pelágica como actividad económica industrial, tiene su origen en la inquietud inspiradora del capitán Andresen, un verdadero pionero de la ballenería chilena. Es Andresen quien advierte las enormes posibilidades económicas que ofrece la captura industrial de cetáceos en las aguas australes. Viaja a Noruega, para informarse sobre el uso del cañón arponero -que hace poco ha inventado en Tønsberg el ballenero noruego Svend Foyn- retornando un tiempo después y trayendo consigo uno de estos artefactos.

La inquietud de Andresen lo lleva a relacionarse con Mauricio Braun, quien es el socio principal de la casa "Braun & Blanchard" -la más progresista casa armatorial de Punta Arenas- al mismo tiempo que es el empresario con más empuje y visión en Magallanes y el que goza de mayor fama por su interés en toda actividad económica que sea novedosa. Una vez lograda la participación de Braun en la idea, ambos convienen en intentar la caza de ballenas en forma experimental. La casa "Braun & Blanchard" dispone el acondicionamiento de un vapor de su insignia, el Magallanes, que no es otro que el famoso ex Cabenda que condujo al célebre explorador Henry Morton Stanley en su segunda expedición africana. Armado y aprestado para la caza, el flamante ballenero sui generis, con el capitán Andresen al mando, zarpa desde Punta Arenas el 18 de

septiembre de 1903 a la búsqueda de sus primeras presas.

La campaña cazadora, que lo lleva a navegar el extenso sector oceánico comprendido entre el estrecho Nelson y el cabo de Hornos, resulta infructuosa desde el punto de vista ballenero. A su regreso trae únicamente, y a manera de compensación económica, una apreciable cantidad de pieles y de aceite de lobos de un pelo.

Lejos de desanimarse por el resultado adverso, Andresen decide insistir en su empeño. Es así que obtiene autorización para zarpar al puerto de Ancud, para contratar allí una tripulación avezada en la faena cazadora, hecho lo cual, el Magallanes emprende una nueva campaña por el sector oceánico comprendido entre el golfo de Penas y el cabo de Hornos.

Para el 25 de noviembre de 1903, Andresen ya ha conseguido capturar tres ballenas, las que, según los historiadores noruegos de la caza pelágica, serían las primeras capturadas con cañón arponero en el hemisferio austral.

#### **La sociedad "Andresen, de Bruyne y Cía".**

El resultado de esa experiencia mueve a los socios -Braun y Andresen- a intentar una empresa de mayor envergadura y que disponga de los medios técnicos apropiados para desarrollar comercialmente la promisorio actividad cazadora. Para ello se invita a otros dos capitalistas regionales, Alejandro Menéndez Behety y Pedro A. de Bruyne, con quienes se acuerda en 1904 la formación de una sociedad en comandita, en la que estos dos últimos y Braun aportan el capital, mientras que Andresen aporta sus conocimientos técnico-profesionales. Esta es la sociedad en comandita "Andresen, de Bruyne y Cía."

Uno de los primeros actos de esta nueva empresa es comisionar al capitán Andresen para que adquiriera en Noruega un vapor cazador y los demás elementos necesarios para el faenamiento de los cetáceos, como también para que contrate hombres con experiencia en la caza pelágica.

En agosto de 1905 llega a Punta Arenas el vapor Almirante Montt, un excelente cazador de 56 toneladas, recién construido.

Paralelamente, la empresa solicita al gobernador de Magallanes una concesión en la bahía Águila, en la península de Brunswick, para establecer allí una planta factoría ballenera y la base de su futura flota.

La primera campaña de caza, realizada con el cazador Almirante Montt, se inicia en la primavera de 1905 y se prolonga a través de la temporada durante todo el verano, hasta el otoño de 1906.

### **La "Sociedad Ballenera de Magallanes".**

El auspicioso resultado que se obtiene con el cazador Almirante Montt, motiva a los socios a considerar la conveniencia de aumentar el capital social, a fin de darle mayores proporciones al negocio. De esta forma se origina la "Sociedad Ballenera de Magallanes", cuyos estatutos constan en la escritura pública otorgada en Punta Arenas el 8 de mayo de 1906, ante el notario Jorge Matte. El capital social asciende a 100.000 libras esterlinas. Por decreto supremo N° 2.905, de fecha 7 de julio de 1906, con las firmas del presidente Germán Riesco y del canciller Joaquín Prieto, el gobierno chileno autoriza la existencia y aprueba los estatutos de la "Sociedad Ballenera de Magallanes".

Su primer directorio queda constituido de la siguiente forma: Mauricio Braun, presidente; José Menéndez, vicepresidente; Pablo van Heborg y el capitán Federico Villunsen, directores y Pedro A. de Bruyne, director-gerente.

La primera resolución de este directorio, es enviar al capitán Andresen a Europa, a adquirir las naves apropiadas para iniciar la caza de ballenas.

El 28 de noviembre de 1906, día inicial de las operaciones de la compañía, llega a Magallanes el capitán Andresen con la flotilla adquirida en Europa, la que está compuesta por el barco factoría Gobernador Borjes, de 3.000 toneladas, los barcos cazadores Almirante Valenzuela, de 100 toneladas, y Almirante Uribe, de 80 toneladas, y el pontón Cornelia Jacoba, de 1.200 toneladas.

Ese mismo mes, el director-gerente Pedro A. de Bruyne -como De

Bruyne y Cía. en representación de la "Sociedad Ballenera de Magallanes"- presenta una solicitud al gobernador de Magallanes, capitán de navío Froilán González, de autorización provisional para instalar en las islas Shetland del Sur una estación de pesca y recalada para la flotilla de vapores y buques de la sociedad, como también para el servicio a las diversas expediciones que se dirigen al polo Sur. Por decreto N° 1.341 de fecha 1 de diciembre de 1906, el gobernador de Magallanes concede la autorización solicitada.

La compañía envía su flota ballenera a la Antártica en la temporada de verano austral de 1906-1907, al mando del comodoro Andresen, quien ocupa la caleta Balleneros, en la isla Decepción, lugar donde establece su base de operaciones. A partir desde 1907, Andresen empieza a construir las primeras casas y los pabellones para la maquinaria de la planta factoría chilena; además, instala una carbonera para el abastecimiento de su flota y de otras naves cazadoras extranjeras. Surge así el primer establecimiento semipermanente en la Antártica. Algunos hombres van con sus mujeres y con sus hijos. Esto constituye, prácticamente, la fundación del único pueblo que se ha levantado en estas regiones antárticas, donde flamea el pabellón chileno durante ocho años, y que más tarde seguirá creciendo con la actividad de los noruegos.

Andresen persigue a las ballenas alrededor de las islas Shetland del Sur, frecuentando el estrecho Gerlache y, posiblemente, gran parte de la Antártica Chilena le vea pasar en sus naves durante las fructíferas temporadas cazadoras de verano.

#### **La toma de posesión del Telefon.**

En 1908, el buque inglés Telefon, que transporta carbón para el aprovisionamiento de los balleneros que operan en la isla Rey Jorge, de las islas Shetland del Sur, encalla en los arrecifes -hoy rocas Telefon- de la bahía Almirantazgo, y es abandonado por sus tripulantes, a los que probablemente les debe parecer que sus enormes averías son irreparables.

Al conocerse esta noticia en la isla Decepción, zarpan inmediatamente todos los barcos disponibles. A bordo del buque cazador Almirante Valenzuela, que zarpa con algún retardo, el capitán Andresen libra una épica carrera, al máximo de su andar, y logra llegar primero. En una maniobra difícil y peligrosa, el valeroso Andresen salta al abordaje del Telefon, iza en su mástil la bandera chilena y toma posesión de la nave abandonada, de acuerdo con la ley del mar. Después de lograr zafarla, con infinitas dificultades, remolca la nave hasta la isla Decepción, donde la vara en una caleta -hoy caleta Telefon- y la deja en espera de reparaciones.

Con la llegada de la primavera siguiente, el buque fábrica Gobernador Bories llega tempranamente a Decepción y procede a realizar las reparaciones al rescatado Telefon, con un éxito notable en función de los medios con que puede contar. Así, Andresen logra lanzar de nuevo a navegar a esta nave, pero ahora bajo pabellón nacional chileno.

#### **La expedición de Charcot de 1908-1910.**

Entre los años 1908 y 1910, se realiza la segunda expedición antártica francesa dirigida por el célebre explorador y sabio francés doctor Jean Baptiste-Étienne-Auguste Charcot, esta vez en la nave expedicionaria Pourquoi-Pas?, construida especialmente para esta expedición en los astilleros de Gautier, en Saint-Malo. Zarpa de El Havre el 15 de agosto de 1908, llega a Punta Arenas el 1 de diciembre y zarpa el día 16 hacia la Antártica, recalando en la isla Decepción -donde está el principal centro pesquero de Chile - el 22 de diciembre. Vuelve a zarpar el día del año nuevo; inverna en la isla Petermann y en noviembre de 1909 reinicia sus exploraciones, recalando en la isla Decepción el 26 de noviembre. El 12 de enero de 1910 inicia su regreso hacia Magallanes.

Cuando a fines de 1908, Charcot busca refugio para el Pourquoi-Pas? en la isla Decepción, con sorpresa encuentra a una flotilla de barcos de bandera chilena en su bahía. Son las naves de la "Sociedad Ballenera de Magallanes". El comodoro chileno, Andresen, quien vive

con comodidad y abundancia en su nave insignia -el Gobernador Borjes- invita a Charcot a bordo del buque fábrica.

Allí Charcot tiene la oportunidad de presenciar las actividades de los marineros y los pescadores-cazadores, chilenos y noruegos, y a sus barcos cruzando temerariamente la entrada al puerto Foster, conocida como los Fuelles de Neptuno.

Debido al uso que le dan a esta caleta los balleneros chilenos y noruegos, Charcot le coloca el nombre "Anse des Baleiniers", en francés, que traducido al castellano queda como caleta Balleneros y al inglés como "Whalers Bay".

En su obra "Le Pourquoi-Pas? dans l'Antarctique" -publicada en París en 1910- cuenta Charcot que la "Sociedad Ballenera de Magallanes" es la mejor montada de todas las compañías que desarrollan sus actividades en la Antártica.

Dice Charcot: "Es más que probable que las pequeñas goletas chilenas que venían hasta hace algunos años a buscar ese precioso botín en este archipiélago, debían hacer escala ahí".

Andresen está acompañado por su señora -Betsy Rasmusen- a quien Charcot atiende profesionalmente como médico y quien es la primera mujer que llega a la Antártica. Agrega Charcot: "Converso largamente con el señor Andresen, quien me da noticias interesantes y útiles. La "Sociedad Ballenera de Magallanes", la mejor montada, tiene como pontón-usina al vapor de 3.000 toneladas sobre el cual nos encontramos". Se refiere al Gobernador Borjes.

Después de celebrar la Navidad con los balleneros chilenos, Charcot abandona la isla Decepción y anota lo siguiente: "Antes de tomar el estrecho canal de salida de la bahía interior de la isla, delante de la estación de los balleneros, disminuimos la velocidad; banderas chilenas y noruegas nos saludan, los pitazos rasgan el aire y nosotros contestamos el saludo a tan valientes y acogedoras personas".

Y agrega: "hemos visto al Telefon que llegaba tranquilamente a Decepción con una velocidad de diez nudos; sus banderas batiendo al viento; limpio y repintado, con Andresen y hasta la señora de

Andresen a bordo, la cual ha querido hacer la travesía con su marido. Es la mejor operación de reparación que se pueda imaginar".

Expresa más adelante su agradecimiento hacia los chilenos que, en 1909, le proveen de sus depósitos en la caleta Balleneros, de treinta toneladas de carbón y de víveres, de los que estaba muy escaso y sin los cuales habría sido peligroso continuar su expedición. Dice: "Yo considero el haber podido reabastecernos de carbón en la isla Decepción, como una de las principales causas del éxito de la expedición; nosotros se lo debemos a la cortesía extrema y a la gran generosidad de la "Sociedad Ballenera de Magallanes".

Charcot, deseando materializar sus agradecimientos a la empresa chilena, cuando descubre una isla en el centro de la entrada al seno Lallemand, le da el nombre de isla Andresen, por el apellido del comodoro de la flotilla chilena de la "Sociedad Ballenera de Magallanes" en Decepción, capitán Adolfo Andresen.

Además de Charcot, hay otros testigos de la actividad cazadora de los chilenos en las aguas antárticas: Jules Rouch, capitán de fragata francés y meteorólogo, en su libro "Les Régions Polaires", publicado en 1927, se refiere a la caza de ballenas: La "Balaena australis" es la ballena cuya caza reporta mayores beneficios. Esta caza se practica hoy de una manera constante en el verano en la Georgia del Sur y en las Shetland del Sur, y los balleneros noruegos y chilenos se aventuran hasta las costas de la Antártica americana".

El explorador francés M. R. Rouch, quien viaja a la Antártica en la misma época que Charcot, cuenta en su libro "L'Antarctide", publicado en 1926, que es invitado por los chilenos a efectuar una cacería de ballenas, a bordo del cazador Almirante Valenzuela, la que se realiza frente a las costas de la Tierra de O'Higgins, y afirma que los marinos chilenos son expertos en la navegación de los mares antárticos.

Thomas Willing Balch, en su trabajo "Les régions arctiques et antarctiques et le Droit International", rechazando la declaración de anexión de la Antártica por parte de los ingleses, dice: "En sus esfuerzos de anexión en grandes cantidades, los ingleses han incluido



a la isla Decepción, la que se encuentra cerca de la costa continental occidental de la Antártica. Pero resulta que los balleneros noruegos y chilenos emplean permanentemente a esa misma isla y su bahía como base de su caza de ballenas".

#### **La reorganización de la "Sociedad Ballenera de Magallanes".**

En 1910, vencido el plazo para suscribir la totalidad del capital de la "Sociedad Ballenera de Magallanes", se autoriza su liquidación por decreto supremo N° 1.980 de fecha 19 de agosto de 1910. No obstante, se procede a su inmediata reorganización por escrituras públicas otorgadas, una en Punta Arenas el 6 de junio de 1910, ante el notario Jorge Matte, y la otra en Santiago el 3 de enero de 1911, ante el notario José Vicente Fabres. Por decreto supremo N° 70, de fecha 14 de enero de 1911, se autoriza la existencia de la nueva sociedad anónima "Sociedad Ballenera de Magallanes".

La sociedad así autorizada se hace cargo del activo y del pasivo de la anterior. Su directorio lo integran ahora Ernesto Hobbs, Mauricio Braun, Pedro A. de Bruyne, Francisco Campos y Federico Villunsen. Se adquieren los cazadores Almirante Señoret y Almirante Goñi, los que son incorporados a la empresa en 1910, llegando así a disponer de una flota de cuatro vapores cazadores, además del barco factoría, los pontones, un segundo barco factoría, Gobernador Borjes II, mandado por el capitán Olsen, otro pontón el Rubens y el rescatado Telefon, flota que operará hasta la víspera de la primera guerra mundial, en 1914-1915, en campañas de verano (en las islas Shetland del Sur) e invernales (en las aguas del Atlántico sur y del Pacífico sur) para lo cual dispone de dos bases, una en la isla Decepción y la otra en la bahía Aguila, en Magallanes.

La base en la bahía Aguila se incendia en 1913, lo que viene a constituir el primero de una serie de inconvenientes que determinan el comienzo del cese de las actividades de la empresa.

#### **La "Sociedad Ballenera de Corral".**

La "Sociedad Ballenera de Magallanes" no es la única empresa chilena que opera en las aguas antárticas. También lo hace la "Sociedad Ballenera de Corral" y, probablemente, la "A/S Pacific", empresa de origen noruego nacionalizada chilena y con base en San Pedro, Chiloé.

La "Sociedad Ballenera de Corral" se constituye alrededor de 1910. Sus socios son chilenos y noruegos. Entre estos últimos, está la empresa "Christensen & Co.", de Corral, Chile. Su base está localizada en la caleta San Carlos, en Corral. Su área de operaciones comprende el litoral austral y las aguas antárticas, siendo la segunda compañía chilena que opera en las aguas antárticas. A esta sociedad pertenece el vapor cazador Ravn, con base en la isla Decepción, cuya presencia en las islas Shetland de Sur es mencionada por Charcot durante su segunda expedición.

En 1912, cinco buques balleneros pertenecientes a esta compañía participan en el salvamento del vapor Oravia, de la Pacific Steam Navigation Co., que había naufragado en las aguas de las islas Falkland.

En el verano de 1912-1913, la flotilla de la "Sociedad Ballenera de Corral" trabaja en la cacería de cetáceos en la Antártica, especialmente en las islas Shetland del Sur, con sus cazadores Samson, Fermania, Fyr, Corral y Scott, además de su buque fábrica Tioga, que es una de las primeras naves factorías flotantes en procesar ballenas en la mar.

La empresa "Corral Whaling Co.", de Bergen, Noruega, una subsidiaria de la casa de "Christensen y Cía.", de Corral, opera en parte de la temporada de 1912-1913 con el buque fábrica Tioga, junto con los cazadores a vapor Corral y Fyr, en las Orcadas del Sur. El 4 de febrero de 1913, durante un ventarrón, el barco factoría Tioga encalla cerca del puerto Jebesen, en una de las islas Orcadas del Sur.

#### **La "N. Bugge Hektor Whaling Co."**

En 1912 llega a establecerse en la isla Decepción la compañía ballenera noruega "N. Bugge Hektor Whaling Co.", la que instala su

gran planta central de industrialización ballenera, muy bien equipada, en la caleta Balleneros e inicia la conformación de una población con los hombres que llegan a trabajar acompañados de sus respectivas familias.

La persecución de la ballena es la única actividad de los audaces marinos que tripulan las naves que se hacen a la mar a cazar y regresan a entregar su botín a la rampa de la planta faenadora terrestre, donde otros la reciben, la izan a tierra y proceden a su faenamiento.

Así, poco a poco, se va levantando un verdadero poblado, el que ocasionalmente llega a tener más de 400 habitantes, con grandes casas de madera con techos de zinc, oficinas, embarcaderos, muelles, varaderos -cuyas planchas de acero se deslizan bajo el agua, por donde se arrastran las ballenas para ser faenadas- hornos, grandes galpones, maquinarias, vastas bodegas y almacenes, enormes estanques aceiteros pintados de rojo, dique seco, etcétera.

Cuando en 1928 llega Sir Hubert Wilkins a construir una pista de aterrizaje en la caleta Balleneros, encuentra que allí ya se ha constituido un pequeño y pintoresco pueblo, donde viven -durante la temporada de caza de ballenas- hombres, mujeres y niños. Hay una amplia plazoleta rectangular de madera, sin árboles y con cuatro lucecillas titilantes. En su bahía alberga muelles, barcos, lanchas a motor y botes a remo.

#### **La nueva empresa de Andresen.**

El incansable capitán Andresen, alejado ya de la "Sociedad Ballenera de Magallanes" que contribuyera a crear, inicia la formación de una nueva compañía, la que lleva su nombre, adquiriendo al objeto el buque factoría Orión, el que llega a Punta Arenas en marzo de 1914. Esta compañía comienza a operar en 1914 con dos vapores cazadores, el Chile y el Noruega- y el barco factoría Orión, flotilla con la que realiza dos campañas fructíferas y económicamente satisfactorias.

La actividad de esta nueva empresa de Andresen, que comienza de forma

tan prometedora, no puede continuarse durante la temporada de 1915-1916, como acontece con la mayor parte de las operaciones de las compañías balleneras que operan en las aguas antárticas, debido a circunstancias relacionadas con la primera guerra mundial.

### **Andresen y la Sociedad Ballenera de Corral.**

Al promediar el año 1915, el capitán Andresen aparece ligado a la Sociedad Ballenera de Corral.

En 1915, en San Carlos de Corral funciona el establecimiento que ha levantado la "Sociedad Ballenera de Corral" para ocuparse del faenamamiento de las ballenas. En el fondo de la cala de San Carlos, hay un caletón, con un muelle, en cuyas inmediaciones se encuentra un varadero para las ballenas cazadas que se benefician en el establecimiento, el que se reconoce por sus chimeneas. Este establecimiento ha faenado unos 200 ejemplares por año en los últimos tiempos y sus productos tienen mucha aceptación, tanto para la exportación como para usos agrícolas, pues el abono preparado con los huesos, sangre y demás desperdicios de la ballena, es muy apetecido por los agricultores de la región austral y es probable que también pueda ser exportado.

En mayo de 1915, la nave factoría Orión ya aparece operando para la "Compañía Ballenera de Corral". El 27 de mayo el Orión entra en la bahía Aguila -base de la "Sociedad Ballenera de Magallanes"- llevando en sus bodegas, en tránsito para Liverpool, un cargamento de 1.300 toneladas de aceite de ballena y media tonelada de barbas de ballena, partida que representa la apreciable suma de unas f 27.000.

El 1 de junio, una comisión de peritos expide los certificados de navegabilidad al barco factoría Orión y a los vapores cazadores Noruega y Corral. El 17 de junio, el Orión zarpa con destino a Sandefjord, Noruega, alterando así su puerto de destino final por causa del conflicto bélico europeo, no retornando jamás a Magallanes.

En este año de 1915, precisamente cuando está declinando la actividad cazadora de la "Sociedad Ballenera de Magallanes", las

actividades de esta compañía valdiviana, la "Sociedad Ballenera de Corral", vienen a reafirmar y a dar continuidad a la presencia chilena en la Antártica. Es muy posible que la actividad cazadora de esta última empresa se haya extendido a lo menos hasta la temporada del verano de 1915, época en la que toca a su fin la faena cazadora de cetáceos debido a las circunstancias originadas por la guerra europea.

### **Chile abandona su factoría en la isla Decepción.**

Cuatro compañías balleneras -dos noruegas y dos chilenas- son las que durante varios años se dedican a la caza de la ballena desde la isla Decepción. Luego, las chilenas se retiran y de las dos noruegas, sólo una persiste.

La actividad de los balleneros chilenos en su planta factoría en la caleta Balleneros, que había comenzado en 1906, llega a su término en la temporada de 1913-1914.

El primer inconveniente que influye en la decisión de cesar las actividades balleneras en Decepción, lo constituye el incendio de la base en la bahía Aguila, ocurrido en 1913. A este se suman los inconvenientes propios de la guerra en Europa, todo lo cual hace decidir el retiro de la empresa de su base en Decepción, dejando abandonados en esa isla sus galpones y sus depósitos de carbón, lo que impide la salida a la mar de la flotilla en el verano de 1914-1915 y en los que le siguen.

Esto no quiere decir que los chilenos abandonen la caza de ballenas; continuarán sus faenas en forma eventual y no tan organizada como lo hacían desde su base en Balleneros.

A partir de esta fecha, en la factoría sólo se quedan los noruegos, que la hacen crecer -como ya lo vimos- bajo el nombre de "N. Bugge Hektor Whaling Co.", aunque en ella trabajan -por igual- noruegos, suecos y chilenos, y la continúan explotando hasta 1939.

### **La "Compañía de Pesquería de Magallanes".**

En 1914, otra empresa ingresa al negocio ballenero, cuando se

crea la "Compañía de Pesquería de Magallanes" por el empresario magallánico Mauricio Braun, que la preside, con la participación de sus propios capitales y los de Sara Braun, José Menéndez y otros empresarios y sociedades regionales.

### **La Primera Guerra Mundial.**

La conflagración europea no sólo afecta en cuanto restringe seriamente las actividades balleneras nacionales en las aguas australes y antárticas correspondientes a las empresas ya nombradas, la "Sociedad Ballenera de Magallanes" -que entra en liquidación a fines de 1916- la "Sociedad Ballenera de Corral" y la que lleva el nombre de Andresen, sino también a la "Compañía de Pesquería de Magallanes", que entra en disolución a mediados de 1917 por cuanto, debido a la guerra europea, no pueden importarse los elementos necesarios para desarrollar sus actividades.

Entonces, Andresen decide emplear las utilidades que le han dejado sus largas correrías para adquirir a bajo precio los barcos de la "Sociedad Ballenera de Magallanes", los que luego vende a firmas europeas, haciendo una utilidad de dos o tres millones de coronas. Rico en demasía para sus hábitos modestos, el capitán viaja en compañía de su señora a Noruega. Allá ocurren desavenencias que devienen en la separación de la pareja. Doña Betsie invierte sus haberes en un hotel y en otras propiedades, que se los triplican. Andresen, por su parte, vive alegremente, en francachelas y tal vez en amoríos, hasta que un día siente nuevamente el ineludible llamado del mar.

### **El regreso de Andresen.**

Andresen hace uso de lo que le queda de su fortuna, que no debe ser poco, para adquirir algunos barcos -el Chile y el Presidente Alessandri, entre otros- formando sociedad con otros marinos, también aventureros, entre los cuales se encuentra el capitán Felleberg, y regresa a Chile.

En Punta Arenas inicia nuevas actividades pesqueras, aunque esta

vez no le acompaña la fortuna. Está envejeciendo, los negocios se ponen malos, riñe con sus socios, frecuenta los bares marineros y arrastra penosamente los años y los achaques, hasta que cae enfermo.

### **El ocaso de Decepción.**

En 1931 trabajan 273 naves de diferentes banderas en las actividades balleneras. Se benefician 40.201 ballenas, con las cuales se elaboran 3.608.300 barriles de aceite. La mayor parte de las naves y de las ballenas beneficiadas pertenecen a la "N. Bugge Hektor Co.", empresa noruega que ha llegado a ser conocida como la reina de la ballena en los mares antárticos.

Aunque esta producción mundial de aceite es extraordinaria, no alcanza a satisfacer las necesidades de la humanidad. A las bolsas de comercio ya no les interesa el aceite de ballena y las cotizaciones del producto caen, hasta desaparecer de sus pizarras.

La isla Decepción empieza a languidecer. La "N. Bugge Hektor Whaling Co." mantiene una pequeña flota al servicio de esta industria, pero cada año van disminuyendo sus naves, sus máquinas y el humo de sus chimeneas.

### **La destrucción de la planta ballenera.**

Hasta que irrumpe en Europa la segunda guerra mundial. Los submarinos alemanes evidencian su presencia en las aguas del continente americano. Se teme que los germanos puedan apoderarse de la base ballenera en la isla Decepción con el propósito de constituir en ella un centro logístico para el reabastecimiento de tales naves. En 1939, la "N. Bugge Hektor Whaling Co." abandona para siempre las instalaciones en la isla Decepción.

En 1941 los ingleses proceden a destruir las instalaciones de la base ballenera, los galpones, los estanques de aceite, los dínamos, los cabrestantes, las casas y las máquinas, convirtiéndolo todo en un montón de fierros retorcidos y de soledad. También hunden el dique. Entre las ruinas remanentes, pueden encontrarse las cosas -ahora derruidas- que quedaron abandonadas al retirarse los noruegos,

tales como muebles, catres de fierro, vasos con flores artificiales, juguetes y otras. Todo queda abandonado entre enormes esqueletos y huesos de ballenas, los que se alternan con los restos de las embarcaciones que las persiguieran. Lo que se salva de la destrucción, es el cementerio.

### **El cementerio de la isla Decepción.**

En una colina, detrás del pueblo muerto, a menos de cien metros hacia el norte de la planta ballenera noruega de la "N. Bugge Hektor Whaling Co.", en la caleta Balleneros, cercado por alambres y con una carcomida columna piramidal central, la que preside cinco líneas sinuosas de sepulturas, se halla un pequeño y limpio cementerio, el más austral del mundo, en el que los cuerpos de capitanes y marineros, noruegos y suecos, se quedaron a residir para siempre en tumbas adornadas con coronas de flores artificiales que se deshacen en sus hornacinas con vidrios trizados.

El primero en recibir aquí sepultura es George Odegaard, un niño de 16 años nacido en Cristianía -hoy Oslo- el 8 de septiembre de 1894 y fallecido en Decepción el 26 de febrero de 1910. Otros son: Hans Olsen, fallecido en 1911, Einar Mathiasen, Henrik Logerstadt, el capitán Carl Hansen, Ivan Torressen, en 1929, Leif Thorvaldsen, fallecido el 14 de marzo de 1929 y el trigésimo sexto y último, Oskar Andersen, el 30 de diciembre de 1929.

A un costado del cementerio hay un monolito que tiene grabados diez nombres nórdicos, cada uno con sus dos apellidos, según la costumbre chilena: Kristian Walbom Husvik, Kristian Evensen Tonsberg, Karstein Marka Nottero, Alfred Hansen Onso, Albert Johansen Onso, Thorstein Trondsen Tjomo, Erling Hansen Sandefford, Karstein Andersen Sandeherad, Ruben Larsen Larvik y Haakon Strand Drammen. Son los tripulantes que perecieron ahogados en el naufragio del barco sueco Graham, acaecido en noviembre de 1924.

### **Los últimos días del comodoro Andresen.**

Andresen pasa el resto de su vida en Punta Arenas. Sus últimos



días transcurren en compañía del capitán Felleberg. Vive en un cuarto humilde y estrecho de una modesta casa en la calle Jorge Montt N° 996, ocupada por Delfina Andrade, bondadosa mujer chilena que lo atiende en la etapa final.

Es hospitalizado, víctima de un cáncer caquexia. Y allí, como una dolorosa burla del destino, le llega la noticia de que su compañera, Betsie Rasmusen, ha fallecido en Oslo, legándole una cuantiosa fortuna.

Al fallecer en el viejo hospital de Punta Arenas, el 13 de enero de 1940, Andresen tiene 77 años de edad. Sólo Delfina Andrade, el hijo de ella y el cónsul Sckeringering, lo acompañan en su último viaje, al cementerio local, una noche de enero de 1940.

### **Conclusión.**

La expedición antártica chilena de 1947, al mando del comodoro Federico Guesalaga Toro, a su regreso de la Antártica, en Punta Arenas, el 1 de abril de 1947, en una solemne ceremonia de considerable relieve cívico ante la tumba del comodoro Andresen, coloca una ofrenda floral y le rinde un homenaje ante las autoridades locales, las fuerzas armadas, los colegios y una gran concurrencia de público. Uno de los oradores, el escritor Eugenio Orrego Vicuña, termina su discurso con estas significativas palabras: "De regreso de la Antártica, los chilenos que tuvieron el honor de integrar la primera expedición oficial de Chile, han venido hasta esta tumba humilde, por tantos años olvidada, a rendir homenaje al valeroso y digno capitán Andresen. Le hemos traído la bandera de Chile, esa bandera que él plantara un día en el mundo antártico. Y al dejarla en el camposanto, entregamos su sepulcro a la piadosa custodia de la ciudad de Punta Arenas".

Se está cumpliendo medio siglo desde la ya citada expedición. También se están cumpliendo los cincuenta años desde el referido

homenaje. Con la perspectiva histórica que permite el tiempo transcurrido, ya es hora de rendir al comodoro Andresen el homenaje definitivo y permanente que se merece por todo lo que su vida significó para Chile en términos de soberanía y de posicionamiento en los asuntos de la Antártica.

-----

### BIBLIOGRAFÍA

- Aramayo Alzérreca, Carlos: "Breve historia de las Antártida".  
Santiago de Chile, 1963.
- Charcot, Jean Baptiste: "Le Pourquoi-Pas?" dans l'Antarctique".  
París, 1910.
- Cordovez Madariaga, Enrique: "La Antártida sudamericana". Santiago  
de Chile, 1945.
- Martinic Beros, Mateo: "Nuevos antecedentes sobre actividades  
nacionales en el territorio antártico durante las primeras  
décadas del siglo XX". In: "Anales del Instituto de la  
Patagonia" Vol. III N° 1-2. Punta Arenas, 1972.
- Martinic Beros, Mateo: "Actividad lobera y ballenera en litorales  
y aguas de Magallanes y Antártica, 1868-1916". In: Revista de  
Estudios del Pacífico N° 7. Valparaíso, 1973.
- Martinic Beros, Mateo: "Interés, preocupación y presencia antártica  
de Chile". In: "El desarrollo de la Antártica". Santiago, 1977.
- Martinic Beros, Mateo: "Los armadores de Punta Arenas". In:  
"Revista de Marina" N° 2/95. Valparaíso, 1995.
- Orrego Vicuña, Eugenio: "Terra Australis". Santiago de Chile, 1948.
- Pinochet de la Barra, Oscar: "La Antártica Chilena". Santiago de  
Chile, 1944-1948-1955 y 1976.
- Santibáñez Escobar, Julio: "Paternidad antártica". Valparaíso,  
1971.

-----

---

\_\_\_\* Capitán de Navío. Ingeniero Naval Hidrógrafo y Oceanógrafo.