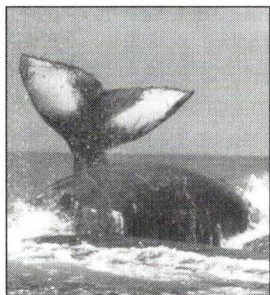


LA EPOPEYA DE LA INDUSTRIA BALLENERA CHILENA

Jorsep



I. Introducción.

Motivado por razones de índole familiar, me interesó el tema de la industria ballenera en Chile, y he dedicado algún tiempo en recopilar

informaciones, hacer algunas entrevistas, correspondencia con museos marítimos extranjeros, y lecturas sobre el tema.

Creo que habrán pocas personas que no hayan sido cautivadas por la interesante aventura narrada en el film "Moby Dick".

La novela Moby Dick, es obra de Herman Melville, uno de los primeros clásicos de la literatura norteamericana. Su autor siempre reconoció que se había inspirado en un caso real: el naufragio del velero *Essex*, hundido por una ballena, hecho divulgado por Owen Chase, sobreviviente.

Según lo publicado por "Revista del Domingo" de El Mercurio del 3 de julio de 1988, la señora Ann Finch, curioseando en un viejo baúl de un pariente ya fallecido, encontró un manuscrito amarillento. No le prestó atención, pues creyó que se trataba de una antigua tarea escolar. Veinte años después, en 1980, se lo comentó al director del Museo de Nantucket, lugar que fue la capital de la caza ballenera durante el siglo pasado.

De acuerdo con el relato, Thomas Nickerson joven tripulante de 14 años, zarpa desde Nantucket en agosto de 1819 a bordo del ballenero *Essex* al mando del Capitán Pollard.

El buque se dirige hacia el sur por el Atlántico, con escala en las islas Azores y cabo Verde. Al pasar al Pacífico, frente a las costas de Chile, logra la captura de varias ballenas las que faenan dejándoles una carga de cientos de barriles de aceite.

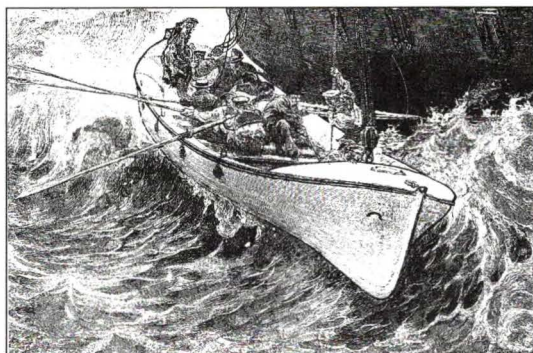
El *Essex* recalca en Talcahuano para rellenar víveres y luego continúa hacia el norte, deteniéndose en las islas Galápagos. Allí carga tortugas vivas, como alimento fresco, para proseguir hacia el oeste tras la ruta migratoria de las ballenas.

El 20 de noviembre de 1820, se avista un cachalote (ballena esperma o sperm whale) de gran tamaño que se dirige a rumbo de colisión contra el ballenero, cuyo piloto manobra para alejarse. Sin embargo el cachalote se estrella con violencia contra el buque. Alejándose algunos cientos de metros, la ballena vuelve a embestir a alta velocidad al ballenero por la amura de babor. Con una vía de agua incontrolable el *Essex* se comienza a escorar en pocos minutos.

La tripulación abandona el buque en tres botes. Luego de un mes llegan a la isla Henderson, cerca de Pitcairn, la isla de los amotinados del *Bounty*.

El 15 de febrero de 1821, casi tres meses después del naufragio y después de haberse separado las embarcaciones, el bote donde se encontraba Nickerson, es avistado y recogido por un buque inglés, cuando ya estaban a 50 millas del archipiélago de Juan Fernández, y a 3700 millas del lugar del naufragio. En cinco días llegan a Valparaíso. Otro bote con dos sobrevivientes es rescatado a la cuadra del golfo de Arauco, por el bergantín *Dauphin*. Estos avisaron que tres náufregos se habían quedado en Henderson.

Del tercer bote no se tuvo información alguna, presumiéndose perdido.



La tripulación del "Essex" abandona el buque.

En los registros de la Capitanía de Puerto de Valparaíso se encuentra estampada dicha historia en forma resumida.

Según Don Germán Munita, que ha investigado esta historia, indica que hacia 1810, varias veces aparecieron informes del avistamiento de un gran cachalote blanco, en las cercanías de la isla Mocha. Un periodista de Nueva York publicó por esa época estos avistamientos, bautizando al gigantesco cachalote blanco como "Mocha Dick".

De ahí que el autor norteamericano eligiera el título de su novela "Moby Dick".

II. Compañía Chilena de Balleneros (Chile Whaling Company).

La Compañía Chilena de Balleneros, que según las investigaciones llevadas a cabo, tenía como dirección postal la Casilla 135 de Valparaíso, aparece por primera vez en los registros del Lloyd's de Londres en la edición 1890-1, y fue mencionada por última vez en la edición de 1920-1.

En 1912, era dueña de tres barcas de madera: *Josephine*, 385 tons. gruesas, 365 tons. netas, construida en Bath (Maine) EE.UU., en 1877; *Nautilus*, 302 tons. gruesas, 262 tons. netas, construida en New Bedford EE.UU., en 1851; *Pescadora*, 317 tons. gruesas, 301 tons. netas, construida en Prince Edward Island (Canadá), en 1876.

En el libro 245, de Patentes de Navegación, otorgadas por el Gobierno de Chile entre 1867 y 1880, se encontró un registro numerado como 220, en el que consta la solicitud firmada por don Enrique A. Howland, gerente de la Compañía Chilena de Balleneros, con sede en Valparaíso, para que se le otorgue patente de navegación al buque *Jane Martin*, con capacidad de 349,36 toneladas métricas, barco que es propiedad de la citada Compañía. Al dorso del citado documento, y con fecha 7 de julio de 1880, se le otorga la patente solicitada. En el mismo libro (245), pero con distinta fecha y documento aparecen registradas dos embarcaciones cuyos nombres son *Pescadora* y *Josefina*, para las cuales se solicita patente de navegación. Sin embargo sus datos de tonelaje y fecha del pedimento no coinciden con los indicados para los buques indicados en los registros del Lloyd's de Londres para los balleneros *Pescadora* y *Josephine* ni se menciona a la Compañía Chilena de Balleneros.

III. La Empresa Ballenera Macaya, la Compañía Ballenera más antigua del mundo que aún operaba en la década del 70.

Don Juan Macaya, tenía 14 hijos y era un tranquilo agricultor de la isla Santa María en el extremo sur del golfo de Arauco. Merodeaban la Isla, ballenas de todo tipo y tamaño ante la mirada inocente de sus habitantes. Alrededor de 1880 se avecindó por el lugar un joven inmigrante portugués llamado Juan Da Silva, descendiente de una antigua familia de balleneros. Nunca había visto tanto cetáceo al alcance de la mano y muy emocionado le dijo a su amigo Juan Macaya: "Estás perdiendo el tiempo en tierra, porque esas ballenas que allí vez son un negocio millonario".

Ese día, Macaya y Da Silva constituyeron la sociedad de "Los dos Juanes", sellada por el matrimonio de Juan Da Silva e Isabel Macaya, y cuya fuerza laboral la constituían los catorce hijos varones de la

familia. La sociedad de los Dos Juanes no duró mucho tiempo, apenas lo suficiente para que los Macaya descubrieran su vocación ballenera y aprendieran las técnicas de caza del portugués.

Don Juan Macaya, desde una chalupa ballenera, lanzaba su arpón contra el más grande de los vivientes conocidos: la legendaria ballena azul. Era la prueba suprema de la habilidad del hombre contra la fuerzas de la naturaleza. Diestros bogadores debían aproximar la chalupa por detrás y casi encaramados al enorme cetáceo, hasta la altura del corazón.

Si la ballena descubría la operación, el peligro era inminente y el arponero debía arrojar su arma, iniciando así una aventura más arriesgada aún. La ballena herida salía disparada como un rayo, arrastrando consigo a la chalupa. A los seis bogadores, timonel y arponero sólo les quedaba sujetarse hasta que la ballena se cansara y pudieran rematarla. Terminada esta maniobra se remolcaba al cetáceo a la costa para su faenamiento.

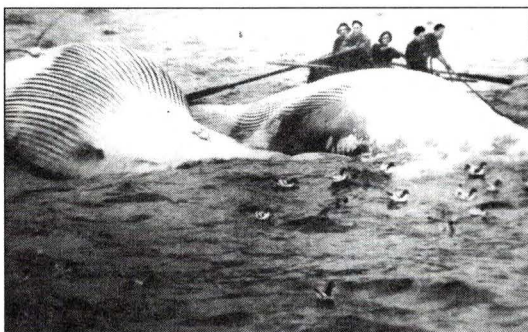
Por otra parte, podía suceder que en su desesperación el cetáceo, al ser arponeado, podía arremeter contra la embarcación, a la que iba hecho firme por la línea del arpón.

También pasaba que después de la muerte de la ballena, ésta no flotara, sino que se hundiera. En ese caso, había que sacrificar la costosa pieza, cortando la línea del arpón con un hacha, para que no arrastrara consigo a la chalupa al fondo del mar. (Posteriormente, cuando se inició la caza con arpón explosivo, a la ballena se le inyectaba aire a presión para mantenerla a flote).

Desde 1880 hasta 1933, Macaya siguió cazando ballenas a la manera antigua, es decir con chalupa ballenera y remolcando su presa posteriormente a la costa. En 1933 comenzaron a emplear un remolcador a vapor para llevar la ballena a la costa.

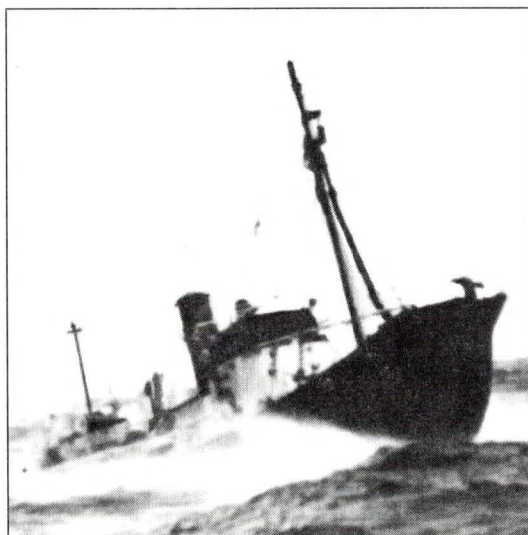
En 1946, el nombre de la empresa fue cambiado a "Compañía de Pesca y Comercio de Macaya Hermanos", y se adquirió el primer buque cazador ballenero a vapor y que se llamó *Juan I*. Este fue el ex *Indus 2*, de

114 toneladas, que había pertenecido a la Compañía Industrial de Valparaíso.



Desde 1880 a 1933 caza de la ballena en chalupa.

En 1951 la estación ballenera se trasladó a San Vicente. En 1952 adquiere el ex *Spina*, que pasó a llamarse *Juan II*. En 1954 adquiere en Inglaterra el ex *Sahara* de 355 toneladas, que pasó a llamarse *Juan III*. En 1956 adquieren, también en Inglaterra, el ex *Sarka* y el ex *Satsa* ambos del mismo tonelaje que el *Juan III*, bautizándolos como *Juan IV* y *Juan V*.



Un Indus de la empresa ballenera Macaya Hnos.

El último ballenero que estuvo en servicio en la empresa, antes de terminar sus actividades, fue el ex *Indus 17*, uno de los últimos balleneros adquirido por la Indus, en Noruega.

IV. La conexión Noruega en Chile.

El hombre que inició la era moderna en la caza de ballenas en Sudamérica y en la Antártica, fue el noruego Adolf Amandus Andresen. Nacido en Sandefjord en 1872, se radicó en Chile en el año de 1894, en Punta Arenas. En el estrecho de Magallanes se dedicó al negocio de remolque y salvamento.

En sus actividades evidenció la abundancia de ballenas y lobos marinos, lo que le llevó a Finmark, Norte de Noruega, para aprender cómo explotar dichas riquezas, y estudiar el moderno sistema de caza de ballenas con el arpón recientemente inventado por Svend Foyn. Andresen compró un cañón arponero e inició su propia actividad ballenera en otoño de 1903.

Su preocupación le llevó a ponerse en contacto con el empresario puntarenense Don Mauricio Braun, armador y comerciante, quien ya en 1902 había intentado la caza de pinnípedos en el litoral de las Shetland del Sur. Andresen participó su intención de intentar la caza de ballenas en forma experimental.

A fin de materializar la idea, la casa Braun & Blanchard, de la que Braun era el socio principal, dispuso acondicionar para este propósito el vapor *Magallanes*.

Armado con el cañón arponero y acondicionado para la caza de ballenas, zarpaba de Punta Arenas al mando de Andresen, el 18 de Septiembre de 1903 en busca de sus primeras presas.

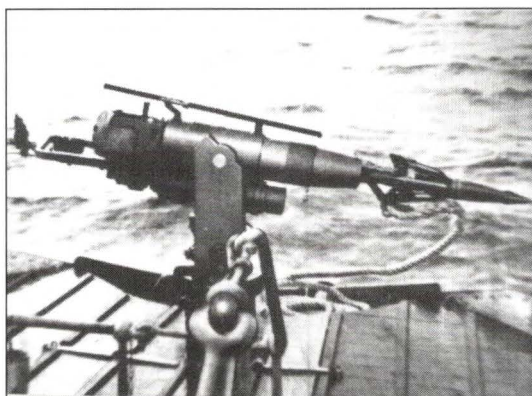
Aunque esta campaña se desarrolló entre el estrecho de Nelson hasta el cabo de Hornos, ésta resultó infructuosa desde el punto de vista ballenero, trayendo únicamente y a manera de compensación una apreciable cantidad de cueros y aceite de lobo de un pelo.

Lejos de desanimarse por el resultado, el Capitán Andresen decidió insistir en su empeño y fue así como obtuvo autorización para zarpar hasta Ancud para contratar

allí una tripulación avezada para la faena cazadora, hecho lo cual el *Magallanes* emprendió una nueva campaña por el litoral desde el golfo de Penas hasta el cabo de Hornos.

Para el 25 de noviembre de aquel año, Andresen había ya capturado tres ballenas, que según los historiadores noruegos de la captura de cetáceos, fueron las primeras capturadas en el hemisferio austral mediante el uso del cañón arponero.¹

Los socios invitaron a dos capitalistas regionales, Alejandro Menéndez Behety y Pedro A. de Bruyne, quienes acordaron formar la Sociedad De Bruyne, Andresen y Cía.



Cañón arponero inventado por Svend Foyn.

El Capitán Andresen se dirige a Noruega para adquirir un buque cazador, elementos necesarios y personal con experiencia en la actividad ballenera. Simultáneamente se gestionaba ante el Gobernador del Territorio de Magallanes, la concesión de un terreno junto a bahía Aguila, en la península de Brunswick, para establecer la planta ballenera. El ballenero recién construido y bautizado *Almirante Montt*, recaló en Punta Arenas en agosto de 1905. Inició su campaña de caza en la primavera la que continuó durante todo el verano hasta marzo de 1906.

1. Esta ballena, según recalca el libro "La historia de la moderna caza de ballenas", publicado en Noruega en 1967-1970, fue la primera cazada con un cañón arponero en el hemisferio sur.

En la temporada de 1905, Andresen cazó 129 ballenas operando desde su planta factoría, establecida en Punta Arenas y en el canal Beagle. En la temporada siguiente cazó 106 ballenas. Habiendo tenido éxito en este crucero, la empresa decidió aumentar el capital a fin de darle mayor actividad. Esta decisión dio origen a la Sociedad Ballenera de Magallanes, que fue legalmente autorizada por Decreto Supremo 2.905 del 7 de julio de 1906, siendo nombrado presidente Don Mauricio Braun y gerente Don Pedro De Bruyne. La empresa se llamó "Sociedad Ballenera de Magallanes".

La nueva sociedad adquirió en Noruega los cazadores *Almirante Uribe* y *Almirante Valenzuela*, el buque factoría *Gobernador Bories* y el transporte velero de 1.200 toneladas *Cornelia Jacoba*. El mando de esta flota ballenera lo tomó el Capitán Andresen.

Los asombrosos resultados obtenidos por Andresen en el extremo sur de Chile, llamó poderosamente la atención a los balleneros noruegos. En la temporada de caza de 1907, la flota ballenera chilena ocupa la caleta Balleneros, en la isla Decepción, estableciéndose en tierra el primer poblado antártico, con casas habitación, edificaciones para la factoría y carbonera para el abastecimiento de los balleneros. Desde esa época y durante ocho años, flamea el pabellón chileno en la región antártica. Andresen, con su flota, opera en el área de las Shetland del Sur y Tierra de O'Higgins. Posteriormente entre 1911 y 1912 se adquirieron los cazadores *Almirante Señoret*, *Almirante Goñi* y el *Corral*, aumentando así la flota ballenera chilena.

Fue en aguas antárticas donde la presencia de la actividad ballenera chilena se hizo sentir con mayor fuerza por la importancia de la flota, la magnitud de las operaciones y en particular por la actividad desarrollada por su distinguido Comodoro, el Capitán Don Adolfo Andresen.

Durante algunas de las largas permanencia en aguas antárticas, el Capitán Andresen fue acompañado por su esposa

magallánica doña María Betsie Rasmussen, la primera mujer que vivió en el sexto continente y de quien el explorador antártico Jean B. Charcot dejara testimonio sobre su gentileza y bondad.

Charcot, a bordo de su buque *Purquois pas?*, durante sus actividades antárticas (1908-1910) recaló en dos ocasiones a la isla Decepción, del archipiélago Shetland del Sur, y relata en su obra "Le Pourquois Pas dans l'Antartique", que la Sociedad Ballenera de Magallanes era la mejor organizada de todas las que desarrollaban sus actividades en la Antártica.

En esa misma época, Chr. Christensen de Sandefjord, Noruega, inició la caza de ballenas con los nuevos sistemas en la Antártica.

La "Sociedad Ballenera de Magallanes" operará en la Antártica hasta la temporada de verano de 1915, cesando muy pronto sus actividades.

En 1912, Andresen se había retirado de la Compañía, formando tiempo después la Ballenera Adolfo Andresen, adquiriendo en Noruega el buque factoría *Sobraon*, rebautizándolo *Orion*, el que arribó a Punta Arenas en marzo de 1914, y comprando además dos cazadores, el *Noruega* y el *Corral*, a la compañía AS Corral.

Con esta flotilla Andresen emprendió dos campañas de caza por el litoral del Pacífico, a lo largo de las costas de Chile, Perú y Ecuador; la primera, que se prolongó hasta septiembre, arrojó un resultado de 152 ballenas y 5.600 barriles de aceite, y la segunda, iniciada en la primavera de 1914, que se prolongó hasta mayo de 1915, dio como resultado la caza de 175 ballenas y la producción de 6.500 barriles de aceite. Es muy probable que esta campaña se extendiera hasta aguas antárticas.

La producción obtenida no satisfizo al Capitán Andresen, quien en atención a tal circunstancia y a la baja mundial sufrida por los precios de los productos de la actividad ballenera, decidió vender sus buques, dirigiéndose en su buque factoría a Noruega. Allí durante algunos años estuvo trabajando

como armador hasta que la gran depresión económica de los años 1929-31 afectó su actividad.

Decidió entonces vender sus bienes y retornar nuevamente a Chile, ya que se había nacionalizado chileno y esperaba retomar las actividades balleneras en el sur del mundo.

V. La Compañía Chileno-Noruega de Pesca (1933-1936).

Es así como en 1933, junto con cincuenta y dos noruegos y un sueco, formaron una comunidad para desarrollar la actividad ballenera y que denominaron "Comunidad Chileno-Noruega de Pesca". En la comunidad Andresen aportó tres buques, el buque factoría bautizado *Presidente Alessandri*, y los cazadores bautizados *Noruega* y *Chile*, buques que adquirió tanto con sus propios recursos como con un crédito que le adelantó la Casa Braun & Blanchard de Punta Arenas, sus antiguos socios.

La flotilla recaló a Punta Arenas a fines de 1933, y ya en diciembre de ese mismo año zarparon en su primera campaña hacia el área del golfo de Penas, retornando a principios de marzo del año siguiente a bahía Aguila, el mismo lugar elegido para la planta de faenamiento, que usaron en 1905.

El resultado de esta primera campaña fue modesto para las expectativas que se cifraron al momento de la partida, regresando el 6 de marzo con apenas 57 ballenas que produjeron 133,5 toneladas de aceite y 43 toneladas de aceite de cachalote.

Mientras la flotilla esperaba la segunda campaña, Andresen constituía formalmente la Sociedad Ballenera Chileno-Noruega, integrando a la empresa todos los comuneros y al comerciante de Punta Arenas Don Finn Samsing. Posteriormente ingresó un segundo empresario local, Don Alfredo Doberti, quien después traspasó sus derechos a Gustavo Larsen. Pronto se advirtieron diversas dificultades que en la práctica acabarían por liquidar a la empresa apenas nacida.

Los precios mundiales de los productos de la caza de la ballena que se encontraban muy deprimidos, por una parte, y problemas administrativos que obligaron a mantener retenida y ociosa la flotilla en Punta Arenas hasta el mes de julio, obstáculos éstos a los que no fue ajena la acción de la Sociedad Ballenera de Corral según lo denunció en forma reiterada el diario "El Magallanes" de Punta Arenas.

Andresen reemplazó parte de las tripulaciones noruegas por dotación chilena, en el porcentaje exigido por la Ley de Navegación de la época, y se nombró al Capitán de Alta Mar de la Marina Mercante chilena, Don Juan Fellenberg, como Comodoro de la flotilla y Capitán del factoría *Presidente Alessandri*.

Este oficial, de origen alemán y nacionalizado chileno, se encontraba radicado en Punta Arenas desde comienzos de siglo.

La segunda campaña de caza arrojó resultados semejantes a la primera, y la empresa entró en virtual falencia. Los buques quedaron paralizados definitivamente. Finalmente fueron vendidos y con el producto de esta venta pudieron pagarse las deudas acumuladas. Arruinado económicamente, Adolfo Andresen, falleció en la mayor pobreza el 12 de enero de 1940.

Siete años más tarde, al retorno de la primera comisión Antártica que hizo la Armada, sus integrantes rindieron un homenaje de recuerdo al viejo Capitán Ballenero, pionero en las actividades balleneras en aguas antárticas chilenas.

En 1949, por iniciativa de la Liga Marítima de Chile, se hacía justicia a este pionero, erigiendo en su memoria un túmulo funerario en el parque central del hermoso cementerio de Punta Arenas.

En 1956, la Armada erigió un faro en caleta Péndulo en isla Decepción, archipiélago de las Shetland del Sur, el que se denominó faro Andresen. Desgraciadamente años después, la erupción del volcán submarino que afloró en bahía Foster de isla

Decepción, destruyó no sólo la base antártica Presidente Aguirre Cerda, sino que también el faro.²

VI. La Empresa Ch. Christensen (1908-1913).

En esta misma época (1906) Ch. Christensen de Sandefjord, dueño de buques balleneros, comenzó la caza de ballenas en la antártica, dando inicio a los nuevos métodos de captura de ballenas.

En 1908 formó una pequeña flotilla compuesta por la barca *Vesterlide* y los cazadores *Ravn* y *Svip*.

Zarpó esta flotilla desde Sandefjord a Buenos Aires, Puerto Stanley, en las islas Falkland, y hacia el estrecho de Magallanes.

Los dos cazadores remolcaron al *Vesterlide* a través del Estrecho, para continuar hacia el norte, estableciendo su base en el puerto San Pedro, en el extremo sureste de la isla grande de Chiloé. La Compañía se registró en el puerto de Ancud con el nombre de "AS Pacific", y como subsidiaria de la empresa principal en Noruega (AS NOR). La Empresa obtuvo de la Autoridad Marítima licencia para desarrollar sus actividades a lo largo del litoral del Pacífico Sur.



Ballena capturada con su banderola de señalización de propiedad.

La primera ballena fue cazada el 22 de mayo de 1909 y la temporada terminó el 14 de octubre, con sólo 37 ballenas capturadas. En la temporada 1910/1911 la empresa produjo 9800 barriles de aceite, y la temporada siguiente mostró resultados descendente. En 1913 la empresa dio término a sus actividades.

VII. Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia (1906-1908).

Augusto F. Christensen, el líder de la Empresa A/S Pacific, al llegar a Chile, tomó contacto con otros dos noruegos que ya se encontraban en actividades balleneras en el país. Uno era su hermano mayor Soren L. Christensen, mientras que el otro era el Capitán de la Marina Mercante H.C. Korsholm.

El Capitán Korsholm, con 11 años como capitán de buques de la Marina Mercante chilena, fundó en 1906 una Compañía Alemana-Chilena llamada "Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia".

Operaban el cazador *Germania*, el cual era uno de los dos balleneros que habían sido empleados por una compañía ballenera alemana basada en Islandia.

Una compañía de Tonsberg suministró el equipo necesario para la instalación de la estación terrestre en Corral.

VIII. Sociedad Ballenera Christensen y Cía. (1908-1911).

El Capitán Korsholm, a través de Augusto F. Christensen, tomó contacto con su hermano Soren L. con un tercer hermano, Lars, y fundaron en el otoño de 1908 la "Sociedad Ballenera Christensen y Cía.", con un capital, nada despreciable para la época, de 500.000 coronas noruegas. Compraron otro ballenero y ampliaron las instalaciones terrestres, con una caldera para carne y una planta para procesar guano.

La Compañía fue registrada como una empresa chilena y los buques, los cazadores *Germania* y *Noruega* enarbolaron bandera chilena.

En 1910 la flota fue aumentada con un buque factoría de 2197 toneladas, el *Tioga*, y el cazador *Ballena*.

La producción en la temporada de 1908/1909 alcanzó a 4000 barriles de aceite, en 1909/1910 a 7000 y en 1910/1911 a 8200

2. Durante la IX Comisión Antártica, en enero de 1956, el autor, siendo Teniente Segundo, instaló el faro Andresen en caleta Péndulo, isla Decepción, Antártica Chilena.

barriles. Además se produjo una abundante cantidad de guano. Sin embargo, este resultado no fue considerado suficiente y en 1911 la Compañía fue vendida.

IX. La Compañía "AS Corral" (1911-1913).

La "Sociedad Ballenera Christensen y Cía." fue vendida como se ha dicho en 1911, al armador noruego, de Bergen, Wilhem Jebesen, y registrada como "AS Corral", continuando bajo bandera chilena.

La Sociedad Ballenera Corral, desarrolló campaña de caza en aguas antárticas, actividad que mantuvo hasta 1913, fecha en que su buque factoría *Iloga* sufrió un accidente.

Esta es la segunda compañía chilena que operó en aguas antárticas. Desafortunadamente, la empresa sufrió fuertes pérdidas, tanto en 1912 como en 1913, y ésta tuvo que cerrar. Las razones por las cuales esta Compañía y la AS Pacific fracasaron, puede encontrarse en la falta de ballenas, agregado a los grandes gastos incurrido por el largo transporte desde y hacia Noruega y largos períodos de para en la producción, debido a fallas del material.

X. La Sociedad Ballenera Corral (1913-1936).

Al cerrar la empresa AS Corral en el otoño de 1913, el equipo fue vendido a una nueva empresa chilena, la "Sociedad Ballenera Corral", cuyo dueño fue Jorge Anwandter. En 1917 compraron la estación en San Pedro, a la AS Pacific, y toda la infraestructura se reinstaló en Corral.

Esta Compañía fue tan exitosa que durante algunos años entregaron más del 100% de dividendo por acción.

Según investigadores noruegos justifican este éxito por las razones siguientes:

- 1. La Compañía pudo basar su producción en el mercado doméstico.
- 2. No necesitaba largos transportes a Europa.
- 3. El aceite y el guano eran vendidos en Chile.
- 4. Mano de obra barata.
- 5. 150 Kms. al norte habían minas de carbón, obteniendo el combustible a un precio que era la mitad del producto importado.

- 6. El precio internacional del aceite de ballena, subió inmediatamente después que la Compañía iniciara sus actividades.

- 7. Y lo más importante, la empresa fue mantenida a un nivel de operación prudente.

Esta Compañía comenzó a operar inicialmente con dos cazadores. Posteriormente, a contar de 1925, la flotilla estuvo compuesta por los siguientes buques:

Ballena, Fyr, Samson, Penguin y desde 1932 el *Scott I*.

Esta empresa terminó sus actividades en 1936, vendiendo los cazadores *Samson* y *Scott I* a la "Compañía Industrial S.A." que iniciaba sus operaciones balleneras.

XI. Sociedad Ballenera Corral y Valdivia (1927-1932).

Esta Compañía fue fundada alrededor de 1927, operando desde Corral, con el ballenero *Scott I*, el que fue vendido en 1932 a la Sociedad Ballenera de Corral.

XII. Sociedad Pescadora Chile-Noruega (1924-1925).

Esta Compañía fue fundada en 1924, operando desde Valdivia, pero no tuvo éxito. Su único cazador, el *Penguin*, fue vendido en 1925 a la Sociedad Ballenera de Corral.

XIII. Compañía Industrial SA.(INDUS) (1936-1965).

La Compañía que contó con la mayor cantidad de buques cazadores, fue la "Compañía Industrial S.A. (INDUS).

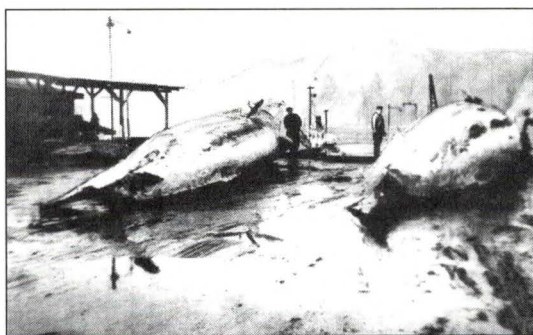
Fue fundada en 1900 desarrollando diversas actividades y sólo en 1936 se inició en las actividades balleneras.

Creó dos estaciones balleneras, una en isla Guafo, en la boca del golfo Corcovado, al sur de la isla Grande de Chiloé, y la otra en Corral. Dio inicio a las operaciones con 4 balleneros: *Indus 1*, ex *Chile* de la Compañía de Pesca Chile-Noruega del Capitán Don Adolfo Andresen; *Indus 2*, ex *Noruega* del mismo origen; *Indus 3*, ex *Scott I* de la Sociedad Ballenera de Corral; *Indus 4*, ex *Samson* del mismo origen.

En 1938 llegó el *Indus BF*, buque fábrica con una capacidad de 12.000 barriles de aceite y con equipos procesadores de carne,

el que operó durante 1938 y 1939, período en que la caza de ballenas desde las estaciones terrestres se suspendió.

El *Indus BF* fue vendido a la "Compañía de Muelles de la Población Vergara", siendo rebautizado como *Lirquen* y destinado a la navegación comercial como un buque de propósito general. Este buque se hundió el 18 de junio de 1950 en los islotes Pájaros de Afuera, cuando tenía el honor de ser el buque más antiguo de la Marina Mercante de Chile.



Planta faenadora de ballenas en caleta Quintay.

El 1 de diciembre de 1943 se inauguró una nueva estación ballenera en caleta Quintay, al sur de Valparaíso. Posteriormente se adquirió el *Indus T*, buque-tanque de 110 toneladas, y los *Indus 5* al 12 y los *Indus 14* y 15.

En enero de 1957, se inauguró otra estación ballenera en caleta Molle, al sur de Iquique.

Entre 1959 y 1960 se adquirieron en Noruega los *Indus 16*, *Indus 17* (ex *Thovaninn*), *Indus 18* e *Indus 19*.

La planta de Quintay fue cerrada en 1961, pero volvió a operar entre 1964 y 1965, fecha en que cerró definitivamente.

Durante el mejor período de caza de ballenas en Chile, 1956-1962, el promedio de producción anual alcanzó a 43.826 barriles de aceite, provenientes de 2107 ballenas.

Es interesante recordar que durante la II Guerra Mundial, los buques balleneros *Indus 3* e *Indus 4*, fueron pasados a la Marina de Guerra, tomando los nombres de P3 y P4 (patrulleros), y con dotación naval de un

Oficial y 17 gente de mar, manteniendo a bordo a los Capitanes que representaban la compañía. En estas unidades, se cambió el cañón arponero por un cañón de 47 mm.

Operaron durante 1942 y 1943, en actividades de patrullaje, desde Iquique hasta Valparaíso pasando por Juan Fernández, y en ejercicios de defensa de los puertos de Iquique, Tocopilla, Antofagasta y Chañaral.

En la década del 60 la empresa pesquera "Ruiz" adquirió los *Indus 7* y 9, los que se denominaron *Ruiz I* y *Ruiz II*, buques que se dedicaron a la pesca de langostinos.

XIV. Reflexiones.

El autor desea destacar la visión y capacidad que tuvieron estos hombres de empresa, Capitanes balleneros, Capitanes cañoneros, tripulantes y trabajadores de las empresas, tanto en los buques fábrica o en factorías terrestres, que con grandes sacrificios, alejados de sus familiares, ocuparon nuestro mar, desarrollaron actividades antárticas reconocidas por célebres exploradores antárticos franceses y que además desarrollaron una industria alimenticia en su época.

Nuestra industria ballenera se desvaneció silenciosamente en la historia; no por problemas económicos, sino más bien por presiones de aquellos movimientos que pretenden proteger los recursos naturales e impedir la extinción de ciertas especies de cetáceos.

Muchos de los países que hacen estos llamados, a través de algunas organizaciones internacionales (ONG), a un alto costo de propaganda en los medios de comunicaciones y de activismo, han sido los mayores depredadores de estos recursos.

Japón, según las informaciones de prensa, sigue cazando ballenas, no con fines comerciales, sino más bien con fines científicos.(?)

El entrenamiento de los capitanes y tripulaciones japoneses continúa, manteniendo y preservando las experiencias y tradiciones balleneras, para el día en que se levante toda "prohibición" internacional por la necesidad de evitar en un futuro, la "extinción" de la raza humana por falta de alimentos.

Existiendo hambruna en ciertas regiones del mundo, se predice que debido a la desertificación de muchas regiones por el aumento del efecto invernadero, esta falencia progresiva de alimentos para el ser humano puede provocar una gran crisis en la humanidad. Se debe, en consecuencia, entre otras medidas, volver a una "explotación racional" de los recursos renovables marinos, como es el caso de la ballena.

Nuestro país esencialmente marítimo y no agrícola, con una antigua tradición en la caza de ballenas ¿estará, en el futuro, con alguna experiencia para enfrentar el renacimiento de la industria ballenera?

XV. Palabras finales.

Mucho me extrañé el escuchar de boca del Director del Museo Ballenero de Sandefjord, que ya casi se había perdido el arte de la caza de ballena. Que había tenido que entrevistar en su lecho de enfermo, en el norte de Noruega, a uno de los últimos capitanes balleneros de la época de oro de la industria, el Capitán Sofus K. Haugen S. para obtener un

testimonio verbal sobre la actividad ballenera en el mundo, donde participaron Capitanes noruegos, y rescatar las experiencias y tradiciones.

El Capitán Haugen,³ además de ser Capitán de Alta Mar y Capitán

Cañonero, fue considerado uno de los mejores Capitanes en varias flotas balleneras internacionales (noruega, alemana, rusa, canadiense, flota de Onassis) y, aquí en Chile, en la Indus.

Es grato para los oídos chilenos escuchar que dos destacados Capitanes balleneros noruegos, los Capitanes Andresen y Haugen adquirieron, por amor a esta tierra, la nacionalidad Chilena.



Capitán de Altamar y cañonero de flotas balleneras, Sofus K. Haugen S.

☆☆☆

BIBLIOGRAFIA

- Martinic B., Mateo: "Adolfo Andresen, pionero de la caza ballenera chilena". Instituto Antártico Chileno. Boletín Antártico N° 5, agosto 1975.
- Sandoval Hernández, A.: "Los cazadores del golfo de Penas y las penas de la Chile-Noruega". Revista Nuestro Mar, El Mercurio de Valparaíso.
- Revista Vistazo: "Los últimos balleneros del Pacífico Sur".
- Laborde, Miguel: "Moby Dick, ballena chilena". Revista del Domingo.
- Mr T.M. Dinan: Lloyd's de Londres. Información sobre la Compañía Chilena de Balleneros. (Chile Whaling Company).
- Bakke, Dag: Correspondencia con Herr Dag Bakke, Director del Bergen Maritime Museum.
- Berg, Knut: Correspondencia con Herr Knut Berg, de Sandefjord, Noruega. Información sobre la actividad ballenera en Chile, que aparece en los 4 volúmenes de "Den Moderne Hvalfangst Historie" (Historia moderna de la caza de la ballena).
- Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada. Bitácoras de navegación de los Patrulleros P3 y P4. (Indus 3 y 4).
- Haugen, Sofus: Conversaciones con el Capitán de Alta Mar, Capitán Ballenero y Cañonero, Sr. Sofus Konrad Haugen E.
- Wexelsen, Einar: Antecedentes proporcionados por Herr Einar Wexelsen, Director del "Commander Chr. Christensen's Whaling Museum" de Sandefjord, Noruega.

3. El Capitán Haugen, estuvo al mando del P4 (Indus 4), comisionado en la Armada durante la Segunda Guerra Mundial.