



Magallania

ISSN: 0718-0209

fmorello@aoniken.fc.umag.cl

Universidad de Magallanes

Chile

QUIROZ, DANIEL; CARREÑO, GASTÓN  
EL ÚLTIMO SUEÑO DEL CAPITÁN "ADOLFUS" ANDRESEN: LA CAZA DE BALLENAS EN AGUAS  
MAGALLÁNICAS (1933-1935)  
Magallania, vol. 38, núm. 1, 2010, pp. 37-60  
Universidad de Magallanes  
Punta Arenas, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=50616418003>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica  
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal  
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

EL ÚLTIMO SUEÑO DEL CAPITÁN “ADOLFUS” ANDRESEN:  
LA CAZA DE BALLENAS EN AGUAS MAGALLÁNICAS (1933-1935)

DANIEL QUIROZ\* Y GASTÓN CARREÑO\*\*

RESUMEN

En este trabajo estudiamos una de las operaciones balleneras menos exitosa desarrollada en aguas magallánicas: las expediciones conducidas entre los años 1933 y 1935 por el conocido capitán “Adolfus” Andresen en la Patagonia Occidental. Los antecedentes que usaremos están constituidos fundamentalmente por un conjunto de 58 textos, de distinta naturaleza y extensión, aparecidos entre los meses de diciembre de 1933 y febrero de 1936 en el diario *El Magallanes* de Punta Arenas. En cada uno de estos textos aparecen datos que en su conjunto constituyen un corpus muy rico de información que permite caracterizar en forma bastante detallada esta “nueva” operación ballenera en las costas chilenas. A partir del estudio de esta operación ballenera, esperamos contribuir en el conocimiento de la cultura ballenera en Chile, sus principales características y las distintas tradiciones que influyeron en su construcción.

PALABRAS CLAVES: Caza de ballenas, Patagonia Occidental, Tradición noruega, Adolfus Andresen.

THE LAST DREAM OF CAPTAIN “ADOLFUS” ANDRESEN:  
WHALING IN MAGELLANIC WATERS (1933-1935)

ABSTRACT

In this paper we study one of the less successful whaling operations among all activities that took place in magellanic waters: the expeditions conducted by captain “Adolfus” Andresen in Western Patagonia between 1933 and 1935. The materials studied are a set of 58 texts of different nature and extent, appearing between December 1933 and February 1936 in the newspaper *El Magallanes*, from Punta Arenas. In each of these texts there is data which constitutes a very rich corpus of information that allows knowing with enough detail this “new” whaling operation on the Chilean coast. From the study of this whaling operation, we expected to contribute to increase our knowledge of the whaling culture in Chile, its main features and different traditions that played in their construction.

KEYWORDS: Whaling, Western Patagonia, Norwegian tradition, Adolfus Andresen.

\* Centro de Documentación de Bienes Patrimoniales, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos. Recoleta 683, Recoleta, Santiago, Chile, [dquiroz@cdbp.cl](mailto:dquiroz@cdbp.cl).

\*\* Universidad Academia de Humanismo Cristiano, Condell 343, Providencia, Santiago, Chile. [gcarreno@academia.cl](mailto:gcarreno@academia.cl).

## ANTECEDENTES

La caza de ballenas con propósitos comerciales en el mundo occidental se inicia a partir del siglo XI cuando grupos de pescadores vascos capturan los cetáceos que se alimentaban en el golfo de Vizcaya con el fin de obtener la grasa, el aceite, la carne y las barbas que vendían por toda Europa (Aspiazú 2000; Ellis 1991: 44). Los balleneros vascos, seguirán a sus presas por todo el Atlántico Norte. Los holandeses, ingleses, alemanes, daneses, escoceses y norteamericanos seguirán, a su vez, los pasos de los vascos (Romero y Kannada 2006; cf. Du Pasquier 2000, Hacquebord 2003). Luego, todos juntos recorrerán los diversos mares del planeta (Baker y Clapham 2002, Davis *et al* 1997). Este proceso se intensifica cuando se conocen las rutas de migración de los cetáceos en el Pacífico Sur (Ellis 1991) y se descubre la presencia de gran cantidad de ballenas en aguas antárticas (Tønnesen y Johnsen 1982). La cacería de ballenas se transforma así en una actividad completamente “globalizada”, es decir, realizada prácticamente en todos los océanos del mundo (Basberg 2005).

Durante el siglo XIX dominará, sin contrapeso, la denominada *ballenería pelágica yanqui* (Reeves y Smith 2006), representada magistralmente en la literatura por la novela de H. Melville, *Moby Dick* y cuya inspiración se encuentra en experiencias reales sucedidas en los alrededores de la isla Mocha, Chile (Reynolds 1839; Cartes 2009). Su principal innovación fue la transferencia del proceso de transformación de la grasa en aceite desde instalaciones costeras a la cubierta del buque (Davis *et al* 1997: 36). Si el XIX fue el siglo de la ballenería norteamericana, el XX será el siglo de la *ballenería pelágica noruega* (Reeves y Smith 2006, Basberg 2008), denominada simplemente ballenería moderna (Tønnesen y Johnsen 1982). La principal diferencia con las formas tradicionales de cazar ballenas fue el uso de arpones explosivos disparados desde un cañón montado en la proa de pequeños y veloces buques a vapor (Basberg 2008: 201-202). Más adelante se impondrá el uso de fábricas flotantes que harán innecesarias las instalaciones costeras (Basberg 1998).

La cacería de ballenas en Chile, mirada desde una perspectiva general, ha sido tema de una serie de trabajos que han contribuido a construir un panorama bastante aproximado sobre su naturaleza

y alcances (Martinic 1973, 1977, 2004; Sepúlveda 1997, 2008; Guzmán Gutiérrez 2006). Otros aportes, más específicos, han permitido tener una mirada más fina sobre algunas de sus características más relevantes (Martinic 1975, 1987, 2008; Pereira Salas 1971; Sandoval 1978, 1986; Filippi 1997; Hernández 1998; Berguño 2004; Contreras 2004 y Cartes 2009).

Es así como se ha considerado el año de 1792 como el de “la apertura del ciclo ballenero” en Chile, por la presencia en sus aguas de casi 40 navíos norteamericanos, ingleses y franceses (Pereira Salas 1971: 43). Las actividades de los balleneros extranjeros en las costas chilenas estimulará durante el siglo XIX la formación de empresas con capitales nacionales en distintos puntos del país, dedicadas, parcial o completamente, a la cacería de ballenas. Los ejemplos más conocidos son los de la *Compañía Chilena de Balleneros*, en Valparaíso (Véliz 1961: 30) y de la *Compañía Ballenera Mathieu y Brañas* y su sucesora la *Sociedad Ballenera Toro y Martínez*, en Talcahuano (Sandoval 1978: 234; Salvo 2000:65), pero, sin duda, hay muchas otras. Estas empresas operaron usando veleros adquiridos a sus dueños norteamericanos en Valparaíso, Talcahuano o comprándolos en el mismo New Bedford, la capital de la ballenería pelágica yanqui (Cartes 2009). Sin embargo, tal como lo señala Martinic (2004: 12), no podemos olvidar que “la sola inscripción y registro notarial de naves o sociedades balleneras no confirman la existencia de una actividad sustantiva”. Estas empresas deberán ser estudiadas en forma más detallada y específica, para dilucidar cual fue su real contribución al desarrollo de la industria y a la “construcción” de una cultura ballenera en el país.

Junto a estas operaciones “empresariales” se desarrollarán, especialmente en los alrededores de Talcahuano, una serie de operaciones de caza de ballenas utilizando chalupas y arpones de mano, siendo las más conocidas las de José Olivares, en Caleta Tumbes, Talcahuano (Salvo 2000) y de Juan Macaya en Puerto Norte, isla Santa María, quienes vendían el aceite en los puertos de Talcahuano y Coronel (Hernández 1998). Hemos detectado la presencia de otras operaciones balleneras “artesanales” en las costas de Chile, menos conocidas, pero tanto o más importantes que las anteriores (Quiroz 2009).

Las costas magallánicas serán visitadas en el siglo XIX por balleneros de distintas nacionalidades

en diversas oportunidades (Martinic 1987, 2008), aunque no ha sido sistemáticamente estudiada su influencia en la vida y economía regional. Tampoco tenemos datos del surgimiento de iniciativas empresariales ni artesanales regionales relacionadas con la caza de ballenas en esta época. Probablemente no las hubo pues su gente estaba mucho más preocupada de la cacería de lobos finos (Martinic 1973, Stehberg 2003, 2004). Sin embargo, en los primeros años del siglo XX, la cacería de ballenas en el país va a recibir un nuevo impulso, con la participación de avezados marinos noruegos en la formación de una serie de sociedades dedicadas a la caza de ballenas tanto en Punta Arenas como también en Ancud y Valdivia (Contreras 2004), que significarán para Chile su ingreso oficial en la denominada cacería moderna de ballenas (Tønnesen y Johnsen 1982: 202-204; cf. Risting 1922: 558-570).

En 1904 se forma en Punta Arenas la Sociedad De Bruyne, Andresen y Cia. Es sucedida en 1906 por la Sociedad Ballenera de Magallanes, la que funciona hasta 1916 (Martinic 1973: 16-23). Andresen se retira en 1912 de la Sociedad Ballenera de Magallanes, creando la Sociedad Ballenera Adolfo Andresen, que operará entre 1914 y 1915 (Martinic 1973: 23-24). En Ancud A. F. Christensen registra en 1908 la compañía A/S Pacific, subsidiaria de la noruega A/S Nor, que opera hasta 1913 (Tønnesen y Johnsen 1982: 202). En 1908 se forma en Valdivia, con capitales noruegos y a partir de la Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia (1906-1908), la Sociedad Ballenera Christensen y Cía., vendida posteriormente a un grupo dirigido por W. Jebsen, de Bergen, Noruega, en 1911 y registrada como A/S Corral, que operará hasta 1913. Todas las instalaciones y equipos de la A/S Corral, como también los de A/S Pacific son adquiridos por una nueva empresa formada en Valdivia con capitales chilenos, la Sociedad Ballenera de Corral, que operará prácticamente en forma solitaria, si exceptuamos los primeros pasos de los Macaya en la isla Santa María (Hernández 1998) hasta el año 1935 (Tønnesen y Johnsen 1982: 203-204), y con una parte importante de sus trabajadores de nacionalidad noruega. Ese año es adquirida por la Compañía Industrial S.A., más conocida como INDUS, con sede en Valparaíso, iniciándose una nueva etapa en la industria ballenera nacional (Sepúlveda 1997).

La mayoría de estas empresas usará plantas terrestres y/o buques factoría para el procesamiento de las ballenas y buques cazadores para su captura. En 1905 la Sociedad Ballenera de Magallanes construye la planta de Bahía del Águila, 80 km. al sur de Punta Arenas y desde 1906 tendrá buques factoría para las faenas antárticas, primero el *Gobernador Bories I* (1906-1914) y luego el *Gobernador Bories II* (1915-1916), que no alcanzará a utilizar. La A/S Pacific levantará en 1909 una planta en la isla San Pedro, al sur de la isla Grande de Chiloé y usará los primeros años como buque factoría, un velero acondicionado, el *Vesterlide*. La Sociedad Ballenera Christensen y Cia se instalará en la planta de San Carlos de Corral y usará a partir de 1910 como buque factoría el *Tioga*, equipamiento que será traspasado a la empresa A/S Corral. La Sociedad Ballenera Adolfo Andresen utilizará el *Orión* como buque factoría y, aparentemente, los restos de las instalaciones de Bahía del Águila. La Sociedad Ballenera de Corral usará la planta de San Carlos de Corral y desde 1921 otra planta construida en Caleta Samuel, isla Huafo. En la Tabla 1 se muestra un resumen con las plantas, buques factoría y buques cazadores por empresa.

## MATERIALES

En este estudio queremos revisar una de las operaciones balleneras menos exitosa desarrollada en aguas magallánicas: la expedición conducida entre los años 1933 y 1935 por el conocido capitán “Adolfus” Andresen en la Patagonia Occidental Meridional. El nombre de Andresen aparece principalmente asociado a la Sociedad Ballenera de Magallanes y a las expediciones antárticas desarrolladas desde el verano de 1906-1907 (Martinic 1972; Braun Menéndez 1974; Pinochet de la Barra 1976) y hay pocas y muy breves referencias sobre las características específicas de la campaña de 1933-1935 (Martinic 1975: 11-13, 1977: 315, 2004: 8; Tønnesen y Johnsen 1982: 203-204; Filippi 1997: 255; Sepúlveda 1997: 549, 2008: 22-23), excepto un artículo de divulgación sobre “las penas” de Andresen en el Golfo de Penas publicado el 30 de octubre de 1986 en el suplemento *Nuestro Mar* del periódico *El Mercurio* de Valparaíso (Sandoval 1986).

Una opinión muy negativa e inexacta de la aventura de Andresen expresan los historiadores noruegos Tønnesen y Johnsen (1982: 203-204):

Tabla 1. Listado de empresas balleneras, sus buques y plantas, operando en Chile (Valdivia-Punta Arenas) entre 1905-1933.

EMPRESAS	Fechas	CAZADORES	Fechas	BUQUES FACTORÍA	Fechas	PLANTAS TERRESTRES	Fechas	OTROS BUQUES
PUNTA ARENAS								
Sociedad Ballenera de Magallanes	1905-1916	Almirante Montt	1905-1916	Gobernador Bories I	1906-1914	Bahía del Águila	1905-1913	Cornelia Jacoba
		Almirante Uribe	1906-1916	Gobernador Bories II	1915-1916			Rubens
		Almirante Valenzuela	1906-1916					
		Almirante Señoret	1911-1916					
		Almirante Goñi	1912-1916					
Sociedad Ballenera Adolfo Andresen	1914-1915	Noruega	1913-1914	Orion	1913-1914	¿Bahía del Águila?	1913-1914	
		Corral	1913-1914					
ANCUD								
A/S Pacific	1908-1913	Ravn	1908-1913	Vesterlide	1908-1911	Puerto San Pedro (Chiloé)	1908-1913	
		Svip	1908-1913	Águila	1912-1913			
		Don Louis	1911-1913					
VALDIVIA								
Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia	1906-1908	Germania	1906-1908			San Carlos de Corral, Valdivia	1906-1908	
Sociedad Ballenera Christensen y Cia.	1908-1911	Germania	1906-1910	Tioga	1910-1910	San Carlos de Corral, Valdivia	1908-1910	
		Noruega						
A/S Corral	1911-1913	Noruega	1910-1913	Tioga	1910-1913	San Carlos de Corral, Valdivia	1910-1913	
		Ballena	1910-1913					
		Corral	1911-1913					
		Fyr	1911-1913					
Sociedad Ballenera de Corral	1913-1936	Ballena	1913-1930			San Carlos de Corral, Valdivia	1913-1936	San Carlos
		Fyr	1913-1932			Caleta Samuel, Huafo	1921-1936	
		Samson	1913-1936					
		Penguin	1931-1935					
		Scott I	1932-1936					
Sociedad Pescadora Chile-Noruega	1922-1924	Penguin	1922-1924	¿Leonora?	1922-1924	Bahía Low, Guaitecas	1923-1924	
Sociedad Ballenera Corral y Valdivia	1927-1931	Scott I	1927-1931					

Después de sobrellevar tremendas dificultades, pudo organizar en 1933 una expedición consistente en una pequeña factoría flotante y dos cazadores de ballenas, pero nunca zarpó y fue disuelta en el caos de la depresión mundial y el colapso del mercado del aceite de ballena. Andresen, un pionero

casi olvidado de la caza de ballenas en los mares del Sur, muere en Chile el 12 de enero de 1940, en abyecta pobreza. Sin embargo, a pesar de las innumerables dificultades que luego detallaremos (y de las opiniones de los mencionados historiadores), los expedicionarios efectivamente cazaron ballenas.

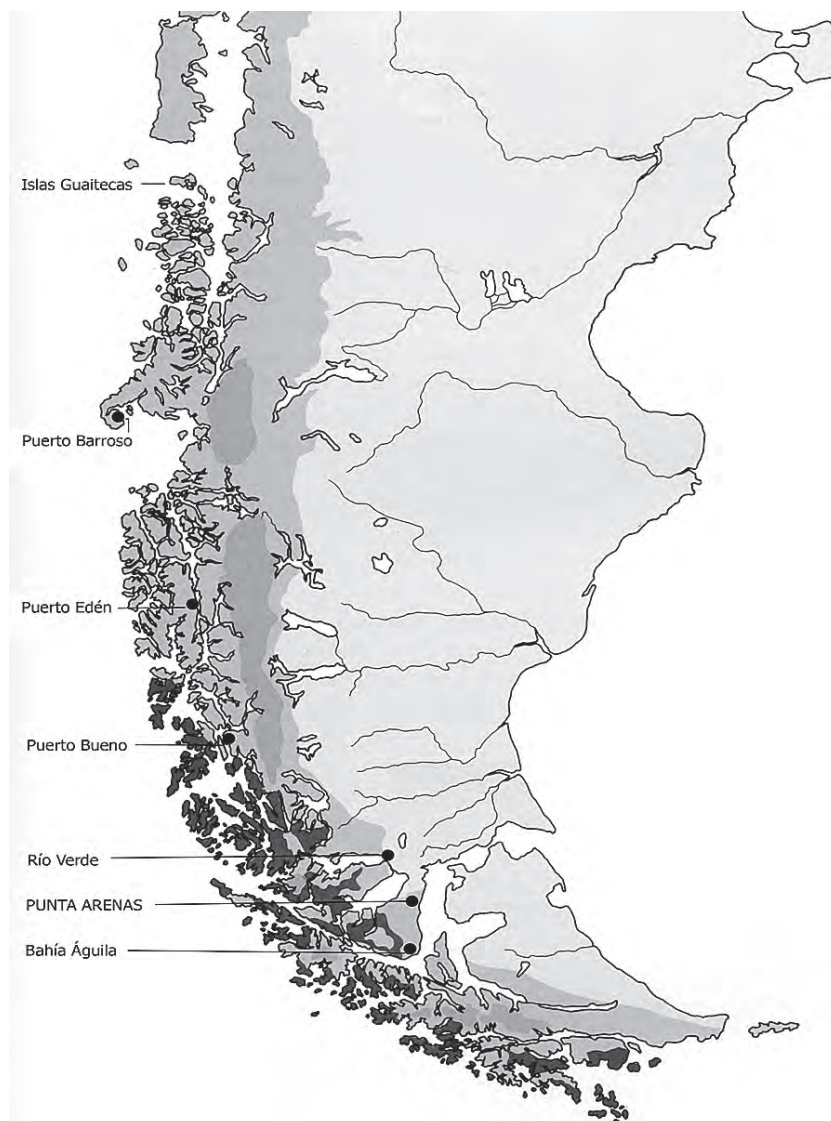


Fig. 1. Mapa con la ubicación de los lugares relacionados con la Expedición de Andresen (1933-1935) citados en el texto.

El historiador chileno M. Martinic (2004: 8) señala, en cambio, que la *Comunidad Chileno Noruega de Pesca*, con el buque factoría *Presidente Alessandri* y los cazadores *Noruega y Chile*, alcanzó a realizar dos campañas de caza operando desde el Golfo de Penas hasta el paso Drake, con una captura que llegó a 103 ballenas [...], sin embargo] circunstancias de índole financiera y dificultades administrativas originaron la paralización en 1935 de la compañía de Andresen, quien falleció en la mayor pobreza el 12 de enero de 1940.

Nos interesa contrastar estas opiniones con la nueva información que hemos reunido. Aunque no coinciden en los resultados de la expedición, ambas son similares respecto del destino final de Andresen: la pronta muerte, cinco años de finalizada la expedición, en la mayor pobreza.

Los antecedentes que usaremos están constituidos fundamentalmente por un conjunto de 58 textos, de distinta naturaleza y extensión, aparecidos entre los meses de diciembre de 1933 y febrero de 1936 en el diario *El Magallanes* de Punta Are-



nas.. En cada uno de estos textos aparecen datos que en su conjunto constituyen un corpus muy rico de información que permite caracterizar en forma bastante detallada esta “nueva” operación ballenera en las costas chilenas. Entre los textos hay, además, cuatro fotografías no muy nítidas que ilustran en algo ciertas características de la expedición ballenera.

Los textos pueden ser clasificados como noticias, informes, declaraciones y reportajes. Las *noticias* (n=38), son textos relativamente breves sobre los balleneros, sus características y las dificultades enfrentadas para desarrollar su tarea<sup>1</sup>. Los *informes* (n= 4), en cambio, son textos mucho más extensos preparados por la redacción del diario sobre los problemas, como les gusta señalar, de la “industria ballenera regional”, que reflejan fundamentalmente la línea editorial del diario<sup>2</sup>. Las *declaraciones* (n=10), corresponden a opiniones “textuales”, completas o extractadas, que distintas personalidades emiten sobre el tema, que pueden coincidir o no con la línea editorial del diario<sup>3</sup>. Finalmente, los *reportajes* (n= 6) son textos preparados a través de “visitas a terreno” por personas que acompañarán a los balleneros durante un cierto período de tiempo. Entre estos reportajes tenemos de dos tipos: uno que consiste en cinco fragmentos de un “diario” escrito por H. C. P., que viaja a bordo de uno de los buques balleneros, compartiendo con sus tripulantes<sup>4</sup>

<sup>1</sup> La extensión de los textos va desde 6 a 100 líneas, con un promedio de 38 líneas. En cuatro de ellos se indica al mismo Andresen como fuente de la información.

<sup>2</sup> Hemos incluido entre los informes un resumen extractado de las opiniones que, sobre el mismo tema, entregara el redactor del diario *El Magallanes* Santiago Pérez al diario *El Mercurio* de Valparaíso.

<sup>3</sup> Tenemos así declaraciones del Cónsul de Noruega en Magallanes, del Director del Litoral Marítimo de Chile, del Director General de Caza y Pesca, del Inspector de Caza y Pesca de Magallanes, de “representantes” de la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca (sin especificar su nombre) y de la Asamblea Popular del Comité Pro Defensa Social de Magallanes. Esta última declaración es un pronunciamiento sobre los problemas laborales de los trabajadores magallánicos, en la que uno de los puntos tiene que ver con la situación de los ex tripulantes de la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca.

<sup>4</sup> Los fragmentos publicados corresponden a los siguientes periodos de tiempo: 14-22 de julio, 5-26 de agosto, 8-18 de noviembre, 24 de diciembre-5 de enero, 12-15 de enero. No hemos podido identificar al autor del diario ni tampoco hemos logrado ubicar el diario completo, si es que existió en ese formato alguna vez.



Fig. 2. Noticias sobre la expedición de Andresen en *El Magallanes*. Arriba, la llegada de los balleneros, 20 de diciembre de 1933. Abajo, la partida de los buques, 25 de febrero de 1936 (Fotografías Gastón Carreño, 2009).



y el otro un extenso texto, con fotografías, sobre la flota ballenera anclada en el canal Fitz Roy, firmado por F. C., iniciales del escritor chileno Francisco Coloane, quien también estuvo con los tripulantes y conversó con ellos<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Francisco Coloane habla de este escrito en un libro de carácter autobiográfico: *En ese tiempo estaban cazando ballenas unos amigos míos, los Doberti, en la región de Puerto Barroso, y tenían dos buques balleneros. Uno era el 'Presidente Alessandri'. Yo conocí esa empresa ballenera desde que empezó; tengo un artículo que publiqué en el diario 'El Magallanes' acerca de mi conocimiento de los primeros cazadores de ballenas que llegaron a Chile con barcos factoría. Y fueron de la firma Doberti de Punta Arenas. Les hice una vez una entrevista a unos noruegos, con intérprete, y se publicó en 'El Magallanes' (Vidal 1991: 57-58).*

Estos textos<sup>6</sup> han sido complementados con una serie de noticias aparecidas en la prensa noruega antes, durante y después de la partida de los expedicionarios a Chile<sup>7</sup> y con valiosa información entregada por descendientes de balleneros noruegos que estuvieron como tripulantes de los buques<sup>8</sup>.

## UNA CRÓNICA DE LA EXPEDICIÓN

### *Semblanza biográfica de Andresen*

Adolf Amandus ["Adolfus"] Andresen había nacido en Sandefjord, Noruega, el 13 de septiembre de 1872. Emigra en 1894 a Punta Arenas, Chile, dedicándose a la caza de animales marinos de pieles finas junto con ocasionales operaciones de salvataje de embarcaciones naufragadas (Martinic 1975: 7). Viaja a Noruega en 1902 para informarse sobre el cañón arponero y trae uno a Chile, instalándolo en el vapor *Magallanes*, de la Casa Braun & Blanchard, obteniendo en las costas magallánicas sus primeras tres ballenas en noviembre de 1903 (Martinic 1973, 1975: 8-9; Tønnesen y Johnsen 1982). Participa activamente primero en la *Sociedad en Comandita Andresen, de Bruyne y Cia. Ltda.*, formada en 1904 con los empresarios Mauricio Braun, Alejandro Menéndez y Pedro de Bruyne, y luego desde 1906 en la *Sociedad Ballenera de Magallanes*, conocida en todo el mundo por sus expediciones balleneras antárticas (Martinic 1973). En 1912 deja la compañía para formar una nueva empresa, la *Sociedad Ballenera Adolfo Andresen*, la que con una flotilla compuesta por el buque factoría *Orión* (Ex *Sobraon*) y los cazadores *Noruega* y *Corral*, logra cazar, en dos expediciones entre 1914 y 1915, 329 ballenas (Martinic 1975: 10). Finalmente en 1915 abandona Chile regresando a Sandefjord (Noruega), su ciudad natal, donde trabaja como armador, dedicándose al transporte marítimo (Martinic 1975, Filippi 1997).

<sup>6</sup> En el Anexo 1 se adjunta la lista completa de los textos aparecidos en *El Magallanes* con sus títulos, subtítulos, número de líneas y fotografías.

<sup>7</sup> Gunnar Stennerson nos proporcionó copias de varias de las noticias aparecidas en distintos periódicos noruegos sobre la expedición de Andresen y gentilmente nos las tradujo al inglés.

<sup>8</sup> Entre los que podemos mencionar a Harald Fevang, de Sandefjord, sobrino de Arthur Fevang, con quien conversamos en su casa, y a Siri Jensen, de Oslo, nieta de Leif Jensen, cuyas opiniones aparecieron en un diario de Oslo, la capital noruega (Jensen 2001).

Uno de sus buques recibirá el nombre de *Magallanes*, como recuerdo, imaginamos, de su tierra de adopción (Det Norske Veritas, 1920).

## PREPARATIVOS EN SANDEFJORD

En 1932 Andresen ya está planeando formar una nueva compañía ballenera para cazar en aguas chilenas. La prensa local informará profusamente sobre esta iniciativa, sus diversas alternativas y posibles dificultades. El *Tønsberg Blad* informa que Andresen pretende usar un pequeño buque factoría flotante y un buque cazador [...] las negociaciones para comprar un buque que sirva como factoría se están desarrollando [...] la mirada se ha puesto en un buque de pasajeros británico de 2000 ton con una velocidad de 11½ nudos. El cazador será arrendado. Las negociaciones por el *Norrøna II* de la A/S México se están realizando y probablemente terminarán satisfactoriamente. La tripulación total será de unos 50 hombres y el arponero será Gustav Larsen. La tripulación que se ha contratado ha invertido en una parte del capital<sup>9</sup>. Como lo señala un descendiente de uno de estos hombres, en un tiempo de gran desempleo, en el otoño de 1932, Leif Jensen, de 26 años, como muchos otros está buscando trabajo. Un armador de apellido Andresen en Sandefjord busca inversores y trabajadores para una expedición ballenera a las costas de Chile (Jensen 2001).

Unos meses después el *Sandefjord Blad* informa que un antiguo vapor denominado 'Presidente Alessandri' ha llegado a Sandefjord. El buque ha sido comprado en Francia por el capitán Adolf Amandus Andresen, nacido en Sandefjord, que ahora es ciudadano chileno<sup>10</sup>. Un par de días después se indica que el buque fue llevado a los astilleros Framnæs en Huvik (Sandefjord) para adaptarlo como buque factoría ballenero<sup>11</sup>. Andresen le cuenta al periódico que todos los hombres a bordo, casi 30 personas, son copropietarios [...]. El beneficio neto de la empresa ballenera planeada será compartido entre todos los hombres a bordo, en relación con su

<sup>9</sup> *Tønsberg Blad* (Tønsberg, Noruega), 26 de septiembre de 1932.

<sup>10</sup> *Sandefjord Blad* (Sandefjord, Noruega), 26 de diciembre de 1932.

<sup>11</sup> *Sandefjord Blad* (Sandefjord, Noruega), 29 de diciembre de 1932.



depósito en el negocio. El 'Presidente Alessandri' es por supuesto un buque factoría ballenero muy pequeño y más bien modesto, pero Andresen cree que la expedición económicamente estará en el lado correcto. Las intenciones son perseguir ballenas en el Estrecho de Magallanes y en los fiordos a lo largo de la costa occidental chilena. El buque factoría y los dos viejos cazadores navegarán bajo bandera chilena<sup>12</sup>.

La permanencia de los expedicionarios en Sandefjord no estuvo exenta de dificultades, específicamente financieras, pero finalmente zarparon a fines de octubre de 1933<sup>13</sup>. En una revista aparecida a comienzos de 1934 se indica que Andresen, un capitán noruego que ha estado comprometido por muchos años con la cacería de ballenas en la costa chilena [...], ha reunido una tripulación noruega de 79 hombres en su factoría ballenera flotante Presidente Alessandri, que navegará bajo bandera chilena. Como hay un considerable desempleo entre los noruegos habitualmente dedicados a la cacería de ballenas, debido a las restricciones de los acuerdos balleneros, no tuvo dificultades en encontrar 79 hombres deseosos de invertir en su expedición de beneficios compartidos. El buque ballenero, que será acompañado por dos más pequeños, operará en las vecindades de las Islas Georgias del Sur en el Atlántico Sur, y el aceite producido será vendido en Chile (Thaw 1934: 14). Como ya lo sabemos, los expedicionarios no trabajarán en el Atlántico Sur sino en el Pacífico Sur, frente a las costas de la Patagonia Occidental.

#### APARTE: UNA BALLENA VARADA

Pocos días antes del arribo de los balleneros noruegos, los diarios magallánicos traen la noticia (foto incluida) de una ballena de unas 30 toneladas varada en las playas del estrecho de Magallanes, cerca de San Gregorio, avistada por un grupo de trabajadores de los alrededores. Uno de los diarios

señala que después de observarla, regresaron a sus lugares de trabajo a buscar los elementos necesarios con que iniciar la explotación del cetáceo, del cual extraerán, sin duda alguna, una gran utilidad<sup>14</sup>. No sabemos si lo hicieron pero el aprovechamiento de las ballenas varadas tiene una larga historia en las costas magallánicas, incluido en ella el uso que hicieron grupos como los selk'nam, yámana y kawéskar (Massone y Prieto 2005).

Habían pasado casi veinte años desde la última vez, en 1914, que la Sociedad Ballenera de Magallanes cazara ballenas. Probablemente se habían beneficiado algunas ballenas varadas pero la cacería propiamente dicha no se había practicado de nuevo.

#### LA LLEGADA

El 19 de diciembre de 1933, a las 2:30 horas, llega a Punta Arenas el capitán Andresen con los tres buques destinados a la caza de ballenas, el Presidente Alessandri, con todas las comodidades del caso para los efectos de manufactura las ballenas una vez cazadas, y los vapores cazadores Chile y Noruega<sup>15</sup>. La tripulación del Presidente Alessandri estaba compuesta por 50 hombres, la del Chile por 11 y la del Noruega por 12, lo que sumaba 73 tripulantes para toda la flotilla ballenera<sup>16</sup>. Se indica, además, que la tripulación es completamente noruega, pero que en este puerto tomarán tripulación chilena, la extranjera será enviada de retorno en uno de los próximos barcos que llegan del Atlántico<sup>17</sup>.

El Presidente Alessandri, era originalmente un carguero de 1.644 grt<sup>18</sup>, impulsado por un motor de 189 nhp<sup>19</sup> y sus dimensiones eran 255,4x

<sup>14</sup> El Magallanes, 3 de diciembre de 1933.

<sup>15</sup> El Magallanes, 20 de diciembre de 1933.

<sup>16</sup> El Magallanes, 20 de diciembre de 1933, cf. El Magallanes, 15 de junio de 1934, que habla de 75 hombres en total. La cantidad de tripulantes varía de 70 a 75, según la fuente consultada.

<sup>17</sup> El Magallanes, 20 de diciembre de 1933.

<sup>18</sup> Grt=Gross Register Tonnage (Tonelaje Bruto de Registro) representa el volumen interno total de una embarcación. Una tonelada bruta de registro es igual a un volumen de 100 pies cúbicos (~2.83 m<sup>3</sup>). El tonelaje bruto de registro no es una medida del peso o desplazamiento del buque.

<sup>19</sup> Nhp=Nominal Horse Power (Caballo de Fuerza Nominal) es una medida usada para estimar la potencia de los motores a vapor.

<sup>12</sup> Sandefjord Blad (Sandefjord, Noruega), 29 de diciembre de 1932.

<sup>13</sup> Gunnar Stenersen nos cuenta que el Presidente Alessandri intentó zarpar subrepticamente pero fue descubierto y funcionarios del banco Aktiekreditbanken, ahora DnB Nor, llamaron a la policía para detener al buque hasta que las garantías crediticias estuvieran en orden.

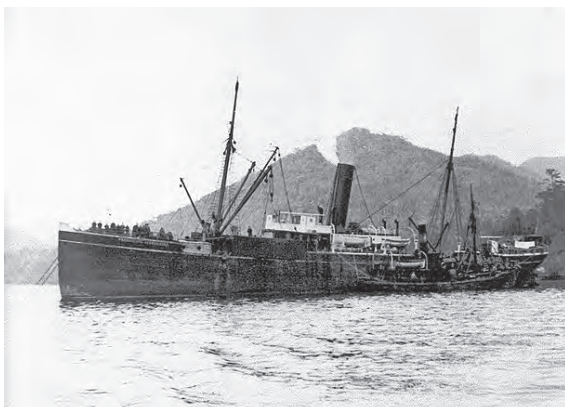


Fig. 3. Buques de la Expedición de Andresen (1933-1935). Arriba, el *Presidente Alessandri* con el *Noruega* a su costado. Abajo. El *Chile* llega con dos ballenas al costado del *Presidente Alessandri* (Fotografías de Leif Jensen, 1934; gentileza de Harald Fevang).



35,6x 21,2 pies<sup>20</sup> (Lloyd's Register 1934/35). Fue construido en 1891 por los astilleros Lobnitz & Co. (Renfrew, Reino Unido) como *Suzanne et Marie* para la empresa de cabotaje Worms, Josse & Cie de Le Havre (Francia). En 1933 se le hicieron una serie de modificaciones en los astilleros Framnæs (Sandefjord, Noruega), para usarlo como buque factoría ballenero<sup>21</sup>.

El *Noruega* era un cazador de ballenas a vapor, de 114 grt, con un motor de 36 nhp y sus dimensiones eran 91,7x 18,1x 11,9 pies (Lloyd's Register 1934/35). Había sido construido en 1904 por los astilleros Framnæs (Sandefjord, Noruega)

como *Hauken I* para la empresa A/S Ørnen (Sandefjord, Noruega). En 1912 fue traspasado a The Norwegian-Canadian Whaling Co. (Oslo, Noruega), en 1926 a A/S Suderø, renombrado como *Lopra* y en 1931 a A/S Ishavet, estas últimas empresas balleneras de Sandefjord, Noruega (Jonassen y Eggen 2001).

El *Chile* era también un cazador ballenero a vapor, de 174 grt, impulsado por un motor de 58 nhp y sus dimensiones eran 111,3x 20,1x 12,0 pies (Lloyd's Register 1934/35). Había sido construido en 1911 igualmente por Framnæs (Sandefjord, Noruega) como *Norrøna II* para la A/S Norrøna (Sandefjord, Noruega). En 1913 fue traspasado a A/S Sandefjord; en 1923 a A/S Normanna y en 1926 a A/S México, todas empresas balleneras con sede en Sandefjord, Noruega (Jonassen y Eggen 2001).

El capitán del *Presidente Alessandri* era el propio Adolf Andresen, su primer piloto era Adolf Hansen y el primer ingeniero Andres Christofersen. El capitán del *Chile* era Gustav Larsen, su primer piloto Mauritus Skorge y el primer ingeniero Kristen Laugaas. El capitán del *Noruega* era Harold Hansen, su primer piloto William Christensen y su primer ingeniero Hans Hansen<sup>22</sup>. Toda la oficialidad y la marinería de los buques era noruega, como queda de manifiesto en un discurso pronunciado por el cónsul de Noruega en Punta Arenas, Hans Henckes, ante el Rotary Club de la ciudad: *últimamente se ha aumentado la colonia noruega en Magallanes por los 70 tripulantes de los buques Presidente Alessandri, Chile y Noruega*<sup>23</sup>.

#### El primer viaje

Las primeras informaciones de prensa señalan que se cazarán ballenas en los alrededores de Bahía del Águila, pues allí abundan y además expediciones anteriores radicaron en ese lugar sus actividades<sup>24</sup>. Durante los primeros días de enero de 1934 zarpan los buques y se dirigen rumbo al Golfo de Penas, y no a Bahía del Águila, operando en la zona y logrando sus primeras capturas, contando a esa fecha “con cincuenta toneladas de aceite”<sup>25</sup>.

<sup>20</sup> Las dimensiones corresponden a eslora (=largo del buque) x manga (=ancho del buque) x puntal (=altura del buque).

<sup>21</sup> *Sandefjord Blad* (Sandefjord, Noruega), 29 de diciembre de 1932.

<sup>22</sup> *El Magallanes*, 20 de diciembre de 1933.

<sup>23</sup> *El Magallanes*, 24 de mayo de 1934.

<sup>24</sup> *El Magallanes*, 2 de enero de 1934.

<sup>25</sup> *El Magallanes*, 31 de enero de 1934

El 6 de marzo de 1934 regresan los buques de la flotilla ballenera a Punta Arenas, con una captura total de 57 cetáceos, que rindieron 133,5 toneladas de aceite y 43,5 toneladas de esperma<sup>26</sup>.

En un periódico noruego se publica que el administrador de la expedición esperaba enviar el pago a las familias que quedaron en casa de los tripulantes a fines de febrero de 1934<sup>27</sup>. Unos días después el mismo periódico informa mediante una breve nota que la producción del *Presidente Alessandri* a la fecha era de 600 barriles de aceite<sup>28</sup>. Finalmente se señala que la producción total de la campaña fue de 1000 barriles y se pensaba obtener un buen precio para el aceite<sup>29</sup>.

Los datos son proporcionados directamente por el propio Andresen, interesado, sin duda, en dar a conocer los resultados del viaje y así interesar a inversionistas locales que pudiesen apoyar financieramente su empresa. El ballenero noruego expresa además que *su labor había sido fructífera y que no estaba arrepentido de haber fijado como punto de sus operaciones los alrededores de Puerto Barroso*, en el Golfo de Penas; que *arreglará la situación de los tripulantes de sus barcos en la Gobernación Marítima y todo lo relacionado con la matrícula*; que *a la industria ballenera se le abre un espléndido horizonte y que sabrá aprovechar como corresponde las experiencias recogidas en su expedición al Golfo de Penas*, y, finalmente que *hará una nueva expedición que tendrá mayor duración que la recién terminada*<sup>30</sup>.

#### *El segundo viaje*

La flotilla es preparada para realizar una segunda expedición que salga de Punta Arenas a fines del mes de marzo de 1934. Esta expedición durará seis meses, el *Presidente Alessandri* fondeará en Puerto Barroso, en la península de Tres Montes, golfo de Penas, *punto donde la caza de ballenas presenta buenas perspectivas y los dos balleneros, el 'Noruega' y 'Chile', harán recorridos hasta las alturas de Corral*<sup>31</sup>, dado que es la zona

*más indicada para obtener un buen resultado en la caza de la ballena*<sup>32</sup>, indicando, incluso que podrían alcanzar *hasta los mares cercanos a las Islas Guaitecas*<sup>33</sup>. Los buques se encuentran anclados, en el mes de abril, en la zona de Puerto Bueno, esperando el momento oportuno para dirigirse a Puerto Barroso<sup>34</sup>. Sin embargo, el 12 de junio se informa que las faenas han sido suspendidas y que los buques deben regresar a Punta Arenas *por no haberse constituido [la Sociedad] en conformidad a la ley*<sup>35</sup>. No existe mucha claridad informativa respecto de las características específicas de este frustrado viaje que, obviamente, no fue productivo.

#### DIFICULTADES IMPREVISTAS

La Gobernación Marítima de Magallanes había otorgado un permiso provisorio o pasavante de navegación a la flotilla ballenera para operar en aguas chilenas mientras la empresa armadora realizaba los trámites para constituirse legalmente, de acuerdo a la normativa vigente. Una de las primeras medidas fue formar una empresa denominada Comunidad Chileno-Noruega de Pesca dedicada a *la caza de ballenas en los mares australes del país*, formada básicamente por la tripulación noruega de los buques<sup>36</sup>, *los que han constituido una comunidad para dedicarse a la pesca de la ballena, con un 60% de capital chileno, y han obtenido en su primera expedición el más franco éxito, que servirá de base para la implantación definitiva de la industria, con los consiguientes beneficios para la región y también para el país, ya que los productos de la pesca se emplean para la fabricación de jabones finos y otros usos industriales*<sup>37</sup>.

Las principales dificultades experimentadas por la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca para reanudar las cacerías son, aparentemente, legales

<sup>26</sup> *El Magallanes*, 6 de marzo de 1934.

<sup>27</sup> *Sandeffjord Blad*, 20 de febrero de 1934.

<sup>28</sup> *Sandeffjord Blad*, 22 de febrero de 1934.

<sup>29</sup> *Sandeffjord Blad*, 3 de mayo de 1934.

<sup>30</sup> *El Magallanes*, 6 de marzo de 1934.

<sup>31</sup> *El Magallanes*, 14 de marzo de 1934.

<sup>32</sup> *El Magallanes*, 22 de marzo de 1934.

<sup>33</sup> *El Magallanes*, 11 de abril de 1934.

<sup>34</sup> *El Magallanes*, 11 de junio de 1934.

<sup>35</sup> *El Magallanes*, 12 de junio de 1934.

<sup>36</sup> En una primera instancia se indica que los señores D. Blanco y F. Sammsing forman parte de la Sociedad (*El Magallanes*, 11 de abril de 1934), desmentido posteriormente pues los aludidos señalan que no son parte de ella, formada sólo por la tripulación noruega de los buques (*El Magallanes*, 12 de abril de 1934).

<sup>37</sup> Discurso del cónsul Henckes ante el Rotary Club de Punta Arenas. *El Magallanes*, 24 de mayo de 1934.



y tienen que ver con los porcentajes mínimos requeridos de capital y de personal nacional en la nueva sociedad. La paralización de faenas se habría desencadenado por una denuncia efectuada por la Sociedad Ballenera de Corral y una consecuente petición de retiro de la autorización provisoria que la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca había obtenido, cuestión que se hace efectiva mediante una orden de la Dirección del Litoral Marítimo a la Gobernación Marítima de Magallanes. La Sociedad Ballenera de Corral reclama *el perjuicio que le significaba que otra compañía establecida más al sur que ellos pudiera hacerle la competencia y destruir el monopolio de hecho que había logrado para sus faenas en el sur de Chile*<sup>38</sup>.

El Director del Litoral Marítimo, Silvestre Calderón, señala que *la comunidad mencionada está constituida en forma abiertamente contraria con nuestras leyes, que el capital era íntegramente noruego y la totalidad de los tripulantes noruegos, contratados por dos años. En vista de esta situación anormal, se exigió a los armadores normalizarla, de acuerdo con la legislación de Chile, y como pasara tiempo sin obtenerse nada de los comuneros, se dispuso la retención de las naves en Magallanes [...]. La firma para explotar en este país legalmente, deberá constituir en Chile el sesenta por ciento de su capital, y se necesita que sus tripulaciones estén constituidas de acuerdo con la Ley de Pesca y demás leyes marítimas*<sup>39</sup>.

La Comunidad Chileno-Noruega de Pesca contesta las aseveraciones del Director de Litoral Marítimo señalando que son absolutamente inexactas, por cuanto, *el 17 de mayo último fueron entregados en la Gobernación Marítima de Magallanes los documentos que acreditan la constitución legal de la Comunidad, consistentes en copias autorizadas de las escrituras públicas del 27 de marzo y 12 de mayo último, suscritas en la Notaría Vergara de esta ciudad, en las cuáles consta que más del 60 por ciento del capital es chileno*<sup>40</sup>, documentos que han sido remitidos por vía marítima oportunamente y avisado su envío telegráficamente a la Dirección del Litoral Marítimo en Valparaíso.

La Gobernación Marítima de Magallanes habría expresado su conformidad, *reiterando la*

*autorización para entregar un pasavante provisorio mientras se obtiene el zarpe definitivo, a fin de no continuar perjudicando los intereses de la Comunidad y comprobado también que se ha sujetado a las disposiciones legales vigentes, que se refieren al monto del capital chileno, tripulación chilena, proporción de salarios y demás pertinentes, como asimismo a las diligencias de arqueo e internación legal de las naves.* La empresa solicitará a la Dirección General de la Armada la instrucción de un sumario administrativo con el fin de establecer las responsabilidades en este atraso, por *el perjuicio enorme que ha significado a sus intereses esta paralización indebida y sin precedentes en los anales marítimos de este puerto*<sup>41</sup>.

En realidad los temas del porcentaje de capital en la comunidad y de tripulación chilena en los buques habían sido informados profusamente y con bastante anterioridad por la prensa<sup>42</sup>. El 27 de marzo de 1934 se firmó la escritura pública de constitución legal de la Comunidad Ballenera Chileno-Noruega y el 12 de mayo se firmó la escritura de compra del 63 por ciento del haber total de la comunidad, que alcanza a novecientos setenta y tres mil doscientos pesos, por el conocido armador y comerciante de esta plaza don Alfredo Doberti<sup>43</sup>. Se indica además que *casi la mitad de los componentes de la antigua compañía fue repatriada a su país de origen para satisfacer el porcentaje de ciudadanos chilenos que tripularían los barcos*<sup>44</sup>.

En un informe enviado por Rodolfo Westhoff, Inspector Provincial de Caza y Pesca de Magallanes al Director General de Caza y Pesca se indica, además, que *la tripulación superior o sea la oficialidad está formada por noruegos, todos técnicos y profesionalmente capacitados para actuar en las distintas especialidades de esta industria, siendo por esta razón, un elemento valioso que nos dejaría parte de sus conocimientos a fin de que con el tiempo sea aprovechado por nosotros y muy en especial por el elemento obrero*<sup>45</sup>. Incluso en una nota correspondiente al segundo viaje se informa que *el estado de la tripulación es excelente y el adiestramiento*

<sup>38</sup> *El Magallanes*, 13 de junio de 1934.

<sup>39</sup> *El Magallanes*, 20 de junio de 1934.

<sup>40</sup> *El Magallanes*, 21 de junio de 1934.

<sup>41</sup> *El Magallanes*, 21 de junio de 1934.

<sup>42</sup> *El Magallanes*, 11 de abril de 1934, 12 de abril de 1934 y 24 de mayo de 1934.

<sup>43</sup> *El Magallanes*, 13 de junio de 1934.

<sup>44</sup> *El Magallanes*, 17 de junio de 1934.

<sup>45</sup> *El Magallanes*, 15 de junio de 1934.



durante el viaje de los tripulantes chilenos que por primera vez participarán en la caza de las ballenas en nuestros mares está dando, según comunicados que se conocen, buenos resultados<sup>46</sup>.

Pero el problema no sólo era que no podían continuar cazando ballenas sino que el aceite producido durante el primer viaje fue embargado. La Superintendencia de Aduanas de Valparaíso ordena a la Aduana de Valdivia *retener allí el aceite que estaba depositado para su venta en las plazas comerciales del norte del país, con el perjuicio para los intereses de esta naciente Comunidad que no tiene otra culpa que haber hecho uso de una autorización dada por la autoridad competente y que está deseosa de dar cumplimiento absoluto a las leyes y reglamentos nacionales del ramo*<sup>47</sup>. Este era un golpe serio para las pretensiones de la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca.

Todas estas dificultades se explican, según *El Magallanes*, por el “escandaloso” lobby de la Sociedad Ballenera de Corral ante diversas autoridades nacionales, pues *siente amagados sus intereses con la competencia y no trepida en provocar conflictos entre las autoridades del ramo, para obtener la paralización de esta nueva industria regional, llamada a dar trabajo al elemento nacional cesante y movimiento al comercio de esta localidad, para obtener un monopolio de pesca que ley alguna les ha otorgado y que el Gobierno, por el contrario, en su política pesquera nacional, no apoya ni puede aceptar por ir en contra de los verdaderos intereses nacionales*<sup>48</sup>.

## EL TERCER VIAJE

Luego de superar todas las dificultades ya descritas, la flotilla zarpa de Punta Arenas el sábado 14 de julio para dirigirse a Río Verde y aprovisionarse del carbón necesario para un largo viaje, pues se estima que permanecerán en la zona del golfo de Penas por más de cuatro meses<sup>49</sup>. Esta parte del viaje es descrita en forma muy detallada por H. C. P., que viajaba a bordo del *Presidente Alessandri* en una nota enviada el 22 de julio de 1934 desde Mina Elena en Río Verde, la que termina con un

estruendoso *¡Chilenos y noruegos! Extendamos la vista hacia el amplio horizonte de trabajo que nos muestra el futuro y que el recuerdo de los sinsabores del pasado haga más grande nuestro esfuerzo*<sup>50</sup>. El *Presidente Alessandri* llevaba a Fellemberg, de capitán y a Zaglevic de piloto, prestigiados marinos residentes en Punta Arenas<sup>51</sup>.

El 25 de julio siguen hacia Puerto Bueno donde se quedarán hasta el 5 de agosto, cuando salen a Puerto Barroso, llegando el 9 de agosto, con una escala forzada por el mal tiempo en Puerto Edén. Recién trece días después, en la medianoche del 22 de agosto, llega el *Chile* con las dos primeras ballenas cazadas en el viaje<sup>52</sup>. Los buques son abastecidos de provisiones desde Punta Arenas mediante embarcaciones que se encargan también del traslado de la correspondencia entre los tripulantes y sus amigos y familiares de la ciudad. En una noticia se indica que *las cartas y encomiendas pueden ser depositadas en las oficinas de la Agencia de la Flota Ballenera, calle Roca N° 960, altos de la tienda ‘A la Ciudad de Londres’*<sup>53</sup>.

La expedición dura, aproximadamente, nueve meses, y en ese tiempo capturan 135 ballenas, muy por debajo de las expectativas con las que se iniciara el viaje. Permanecen en la zona del golfo de Penas hasta el mes de abril de 1935 y regresan a Punta Arenas el 8 de mayo de ese año<sup>54</sup>. De las 135 ballenas se lograron 683 toneladas de aceite<sup>55</sup>.

## NUEVAS DIFICULTADES

El retorno de los expedicionarios no fue de los mejores. A pesar que, *en los primeros meses de trabajo la flotilla de balleneros obtuvo un espléndido resultado como lo demostraron los diversos embarques de aceite y especies industrializadas, de que hemos dado cuenta y se han enviado al Norte, [...] los temporales que azotaron la región del Golfo en los últimos tiempos, no permitieron*

<sup>46</sup> *El Magallanes*, 11 de junio de 1934.

<sup>47</sup> *El Magallanes*, 14 de junio de 1934.

<sup>48</sup> *El Magallanes*, 14 de junio de 1934.

<sup>49</sup> *El Magallanes*, 18 de julio de 1934.

<sup>50</sup> *El Magallanes*, 24 de julio de 1934.

<sup>51</sup> *El Magallanes*, 24 de julio de 1934.

<sup>52</sup> *El Magallanes*, 26 de septiembre de 1934.

<sup>53</sup> *El Magallanes*, 28 de octubre de 1934.

<sup>54</sup> *El Magallanes*, 9 de mayo de 1935.

<sup>55</sup> Estos valores se obtuvieron restando lo producido durante el primer viaje (57 ballenas y 177 toneladas de aceite) a los totales entregadas por Rodolfo Westhoff en un informe general sobre la pesca en la región magallánica, publicado en *El Magallanes* el 18 de septiembre de 1935.

que el trabajo se hiciera tan intensivo como en el verano<sup>56</sup>. Para la redacción de *El Magallanes* la causa del fracaso de la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca tiene que ver con las dificultades que encontró a su llegada a este puerto para iniciar su trabajo, permaneciendo amarrada cerca de ocho meses a todo gasto, mientras cumplía los requisitos legales que le salieron al paso, y otras de orden administrativo y de mercado, que apresuraron su caída<sup>57</sup>. Fueron diversos los factores que incidieron en los malos resultados de la expedición: las dificultades experimentadas antes del inicio del tercer viaje, la poca cantidad de cetáceos capturados debido al mal tiempo, el bajo precio del aceite en el mercado mundial, la escasa flexibilidad de los acreedores y también la mala administración de la compañía. La suma de estos factores provoca la quiebra de la comunidad, la demanda puesta por sus propios trabajadores y el remate de todos sus bienes para hacerle frente.

El 1° de junio de 1935 los trabajadores balleneros presentan una demanda por sus salarios impagos<sup>58</sup>, resuelta a su favor por el Juzgado del Trabajo de Punta Arenas que ordena pagar a la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca la suma de \$ 629.598,24, incluidos los salarios de la tripulación chilena que participó en las labores balleneras [...], y además cancelar los pasajes de la tripulación noruega hasta un puerto de su patria<sup>59</sup>. Para poder pagar lo resuelto judicialmente se sacan a remate los bienes de la compañía, principalmente el aceite producido y los tres buques, siendo la postura mínima para el *Presidente Alessandri* de \$ 800.000, para el *Chile* de \$ 310.000 y para el *Noruega* \$ 200.000<sup>60</sup>.

Sin embargo, la solicitud de quiebra planteada por las firmas Braun & Blanchard y Menéndez Behety, acreedores de la Comunidad, con el fin de recuperar sus préstamos, paraliza los remates del aceite y los buques por varios meses<sup>61</sup>. Los obreros balleneros recibirán el apoyo del Sindicato de Gente de Mar<sup>62</sup> y de una Asamblea Popular organizada por el Comité Pro Defensa Social de Magallanes, que le pide al

Intendente que se arbitren los medios para que se le cancelen sus salarios impagos a los trabajadores balleneros, con o sin remate de la mercadería y los barcos, o bien que se organice una Comunidad Ballenera, con participación de los trabajadores afectados, haciéndoseles entrega de las naves y material de trabajo que represente el monto de la deuda, y si la comunidad no fuese capaz por sí sola de financiarse, se consiguiera la ayuda del Estado, para que así, honrada y útilmente para el país, pudiesen ganar su sustento numerosas familias de Magallanes<sup>63</sup>. Incluso una comisión formada por los ex trabajadores balleneros Juan Llanquín, Belisario Arancibia, Juan González, Juan Pérez y Eduardo Ibarra se entrevistará con el Director General de la Armada, de visita en Punta Arenas, para informarle de su situación y solicitar su apoyo<sup>64</sup>.

El remate será postergado, por motivos diversos, en varias oportunidades<sup>65</sup>. Es así como en la reunión de la Junta de Acreedores del 3 de enero de 1936 no se llegó a acuerdo por falta de quórum reglamentario. Los créditos que adeudaba la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca a sus acreedores ascienden a \$ 471.074<sup>66</sup>. Luego de muchas gestiones se llega a un acuerdo de venta de los buques por trato directo. No tenemos información sobre lo ocurrido con la venta del aceite.

## LA VENTA DE LOS BUQUES

La Compañía Industrial INDUS S.A. que había decidido ingresar al negocio de la caza de ballenas, comprando los activos y pasivos de la Sociedad Ballenera de Corral a fines de 1935, ve la situación de la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca como una oportunidad y realiza una oferta por los tres buques de \$ 1.050.000<sup>67</sup>. La venta se retrasa debido a que el Síndico General de Quiebras solicita suspenderla hasta la llegada a Punta Arenas de un Abogado Inspector de la Sindicatura con amplias facultades para finiquitar las negociaciones<sup>68</sup>. En el mismo buque que llega el Abogado Inspector Don Enrique Vergara Betancourt viene el representante

<sup>56</sup> *El Magallanes*, 9 de mayo de 1935.

<sup>57</sup> *El Magallanes*, 13 de agosto de 1935.

<sup>58</sup> *El Magallanes*, 2 de junio de 1935.

<sup>59</sup> *El Magallanes*, 26 de junio de 1935.

<sup>60</sup> *El Magallanes*, 13 de agosto de 1935.

<sup>61</sup> *El Magallanes*, 14 de noviembre de 1935.

<sup>62</sup> *El Magallanes*, 20 de noviembre de 1935.

<sup>63</sup> *El Magallanes*, 30 de diciembre de 1935.

<sup>64</sup> *El Magallanes*, 10 de diciembre de 1935.

<sup>65</sup> *El Magallanes*, 5 de diciembre de 1935.

<sup>66</sup> *El Magallanes*, 4 de enero de 1936.

<sup>67</sup> *El Magallanes*, 16 de enero de 1936.

<sup>68</sup> *El Magallanes*, 20 de enero de 1936.

de la Compañía Industrial INDUS S.A., Roberto Smart<sup>69</sup>. Finalmente el día 4 de febrero de 1936 firman en la Notaría Vergara Antúnez de Punta Arenas la escritura de venta de los buques el Síndico de Quiebras Enrique Abello y el representante de la Compañía Roberto Smart, por \$ 1.050.000<sup>70</sup>. El 12 de febrero de 1936 se deposita en el Juzgado de Letras de Punta Arenas la suma de \$ 172.000 para proceder al pago de salarios y sueldos del personal de obreros que trabajaron en las faenas de caza de ballenas y que se encontraban impagos por espacio de más de un año a esta parte<sup>71</sup>.

El 17 de febrero de 1936 llega un grupo de oficiales de la Marina Mercante, que llevarán los buques a Valparaíso acompañados por el último capitán del *Presidente Alessandri*, señor Juan Fellemborg, el telegrafista señor Carlos Jiménez y marinos de tripulación<sup>72</sup>. El 29 de febrero la flotilla deja Punta Arenas con rumbo a Valparaíso, terminando con las “penas” de la Comunidad Chileno-Noruega (Sandoval 1986: 16) pero no con las del capitán Adolfus Andresen, las que acabarán, seguramente, sólo con su muerte, el 12 de enero de 1940 (Martinic 1975).

## UNA BREVE ETNOGRAFÍA DE LA CACERÍA DE BALLENAS

No estuvimos presentes obviamente en la expedición pero tenemos los datos de testigos de primera mano que permiten realizar, usando esos testimonios, una etnografía reconstructiva de la cacería de ballenas. La cacería de ballenas se produce, etnográficamente, en dos ámbitos separados pero relacionados: el de la cacería propiamente tal y el del procesamiento, donde se obtienen los productos que interesan de la ballena.

## LA CACERÍA

La mejor descripción de la cacería desarrollada por estos balleneros la encontramos en el reportaje escrito por el escritor chileno Francisco Coloane<sup>73</sup>. La primera etapa, una vez que los dos buques cazadores, “Noruega” y “Chile”, abandonan

el refugio donde queda estacionada la industria flotante del “*Presidente Alessandri*”, corresponde al denominado avistamiento. Para ello, en la cofa, dentro del característico “barril”, ya hay un vigía que recorre con sus ojos la dilatada superficie del mar. Las olas sacuden a veces la pequeña embarcación en tal forma que permanecer en ese puesto barrido por las aguas, es un heroísmo continuado de viejos lobos de mar. La guardia en el “barril” se hace cada dos horas, y es obligación igualitaria desde el capitán hasta el último grumete.

Cuando el vigía descubre, por el espanto o chorro de agua, la ballena, el capitán se hace cargo de las maniobras: toma posesión del timón y, con verdadero instinto, con una astucia de cazador hecha sangre, calcula el lugar en que irá a salir el animal después de una zambullida, y hacia allá lanza el barquichuelo haciendo una verdadera cortada”. El piloto, otro avezado cazador, “está junto al cañón, sentado en la misma ‘rada’ del buque.

Cuando la ballena aparece en la superficie del agua, ya el barco está encima maniobrando rápidamente en zigzag, a una distancia de 30 a 40 metros, y el cañón buscando hábilmente el lugar sensible por donde irá a introducirse el arpón. ¡Es el instante! ¡Se produce una detonación y a los seis segundos otra! ¡En las entrañas colosales ha explotado la granada! Las espoletas se abren y hacen carne, la ballena herida se lanza veloz, los carreteles van desenrollando cable y más cable, hasta que se producen los estirones que amortigua el resorte, y el gigante del mar muere. Todo ha sido sencillamente emocionante. Una vez que el coloso ha muerto, todo parece lanzar un suspiro de alivio. Si el mar está embravecido, defendiendo la reliquia de su población remota, parece calmarse...

Una vez que el animal ha muerto, el barco se acerca recogiendo el cable y, sobre el cuerpo de la ballena, los marineros introducen un asta de hierro de ocho metros, a cuyo extremo una bandera flamea con el nombre del buque como insignia grotesca, del animal caído. Se abandona la ballena a la deriva, y el barco continúa la caza. Y al final de la jornada diaria, los dos cazadores empiezan a recoger sus piezas conquistadas y las remolcan despaciosamente hasta el costado del buque madre. A veces, por supuesto, regresan sin nada, huyendo de las tempestades y aporreados fieramente por el mar.

<sup>69</sup> *El Magallanes*, 23 de enero de 1936.

<sup>70</sup> *El Magallanes*, 5 de febrero de 1936.

<sup>71</sup> *El Magallanes*, 14 de febrero de 1936.

<sup>72</sup> *El Magallanes*, 17 de febrero de 1936.

<sup>73</sup> *El Magallanes*, 16 de septiembre de 1934.





Fig. 4. La Expedición de Andresen en el canal Fit Roy. Arriba, los buques de la expedición de Andresen, en primer plano el Noruega. Abajo, un grupo de niños kaweshkar a bordo del *Presidente Alessandri* (Fotografías que ilustran el reportaje escrito por Francisco Coloane que apareció en *El Magallanes* del 16 de septiembre de 1934).



El cañón es un arma realmente poderosa y está cargado con un extraño proyectil, que mide más de un metro cincuenta de largo por tres pulgadas y media de diámetro y pesa alrededor de cien kilos: es el arpón. Lleva en el extremo cuatro horquillas o espoletas de 85 cm. cada una, amarradas fuertemente a una granada de 450 gramos de pólvora, y en el otro extremo va engrilletado un cable manila de mil metros de extensión, el que va a enrollarse en grandes carreteles en el fondo del barco, y adherido a un resorte gigantesco, que permite que el buque no se de vueltas o se haga trizas con los formidables estirones de alguna ballena herida.

Una vez que los cazadores entregan las ballenas, comienza su procesamiento "con personal idóneo", que es realizado al costado o en el buque factoría.

## EL PROCESAMIENTO

El Inspector de Pesca de Magallanes Rodolfo Westhoff le informa a la Dirección General de Caza y Pesca del Ministerio de Agricultura en Santiago sobre los procedimientos que se usan para el procesamiento de los cetáceos según los datos proporcionados por representantes de la Comunidad Chileno Noruega de Pesca<sup>74</sup>:

*Una vez cazadas, las ballenas son conducidas a remolque al costado del buque fábrica, donde son izadas a bordo, procediendo después a dividir en trozos su cuerpo en una enorme plataforma que posee especialmente para estas operaciones el buque-fábrica, una vez hecha esta operación se procede a llenar los tachos o calderas con estos pedazos o trozos de ballena en que se verifica la extracción de aceite bajo la presión del vapor. Estos tachos o calderas son el total 9 y tienen capacidad para reducir unas 30 toneladas de grasa en aceite en 24 horas, siendo la producción diaria durante las faenas de un término medio de 10 a 12 toneladas.*

Coloane, sin embargo, indica que sobre los cuerpos de las ballenas que están a flor de agua, se desarrolla el descuartizamiento y luego los trozos de carne son izados al interior del buque, por medio de las plumas y maromas<sup>75</sup>. H.C.P. confirma algunas de estas observaciones cuando escribe en su diario el 23 de agosto de 1934, luego que el Chile trajera dos ballenas a remolque: *Hoy se ha dado comienzo al trabajo. Izadas a flor de agua, los noruegos en un bote inician la tarea de dividir las en pequeñas lonjas (cada una de 15 metros de largo), que son depositadas sobre la cubierta del buque-fábrica. Dos hacheros se encargan de convertirlas en trozos más pequeños que los marinos chilenos arrastran hasta los tachos. Le sorprende la habilidad con la que ejecutan el trabajo más difícil el contramaestre Livert Dahle y los flinchadores Leif Gradual y Leif Jensen*<sup>76</sup>.

El Inspector Westhoff agrega que no se aprovechan los huesos ni los intestinos de las ballenas, pues esto demandaría instalaciones terrestres especiales, instalaciones que no tiene la Comunidad Chileno Noruega de Pesca. Sin embargo, las

<sup>74</sup> *El Magallanes*, 16 de octubre de 1934.

<sup>75</sup> *El Magallanes*, 16 de septiembre de 1934.

<sup>76</sup> *El Magallanes*, 26 de septiembre de 1934.





Fig. 5. Faenamiento de las ballenas a bordo del *Presidente Alessandri* (Fotografías de Leif Jensen, 1934; gentileza de Harald Fevang).



ventajas de este sistema radican en que como la fábrica flotante siempre está cerca de la base de operaciones de los barcos cazadores, recibe siempre las ballenas frescas, recién capturadas, lo que no sucede en las estaciones terrestres que en la mayoría de los casos deben elaborar y beneficiar ballenas muertas ya desde varios días, produciendo por consiguiente un aceite de pésima calidad<sup>77</sup>.

En otra nota el mismo Inspector de Caza y Pesca de Magallanes señala que una ballena se procesa en forma muy rápida, demorándose tres o cuatro horas a lo sumo su transformación en aceite<sup>78</sup>.

<sup>77</sup> *El Magallanes*, 16 de octubre de 1934.

<sup>78</sup> *El Magallanes*, 22 de noviembre de 1934.

## RELACIONES “INTERCULTURALES”

Un elemento muy interesante en este viaje tiene que ver con las relaciones que se establecen entre los marineros noruegos y los chilenos contratados en Punta Arenas y embarcados principalmente en el *Presidente Alessandri*.

H.C.P. escribe el 5 de agosto de 1934 en su diario lo siguiente: *a medida que transcurre el tiempo se afianza nuestra amistad con los noruegos, reacios en un principio, tal vez por la incomprensión del idioma o desconocimiento de nuestro carácter*<sup>79</sup>. El 18 de agosto agrega que *a la hora del almuerzo se nos ha servido como extra un estofado de ‘pato lile’, condimentado con ciruelas cocidas. Es un plato favorito de los noruegos. Poco a poco nos vamos familiarizando con sus costumbres y ellos con las nuestras*<sup>80</sup>. Finalmente el 26 de agosto opina que *la misa de los noruegos es muy interesante. Unas cuantas palabras del Evangelio dichas por un “pastor” improvisado y después puro canto y música*<sup>81</sup>. Son palabras breves pero muy significativas.

Más adelante H.C.P. realiza otras observaciones de interés sobre las relaciones entre chilenos y noruegos. La Navidad se celebrará en el entrepuente del *Presidente Alessandri*, *engalanado con las banderas de ambas naciones*. Luego de cenar en el salón comedor del barco, *donde el mejor adorno, sin lugar a dudas, lo constituyen sendos botellones de vino tinto, de los discursos, donde la palabra armonía es invocada por todos los oradores, y los brindis, porque todos los días haya ‘plenty’ ballenas*, bajan al entrepuente, *donde chilenos y noruegos, tomados de la mano cual si quisieran unirse una vez más en sus aspiraciones de triunfo, giran alrededor del árbol de Pascua, entonando cánticos y alabanzas, según la tradición noruega*<sup>82</sup>.

De vez en cuando los balleneros reciben visitas. HCP nos cuenta que fondeados en Puerto Eden, *no tardamos en recibir la visita de una nueva tribu de indígenas*<sup>83</sup>, seguramente kaweshkar. Desgraciadamente no tenemos mayores noticias sobre estos grupos, ni de las relaciones que pudieron establecer con los balleneros. Sólo que una mujer, con heridas

<sup>79</sup> *El Magallanes*, 26 de septiembre de 1934.

<sup>80</sup> *El Magallanes*, 26 de septiembre de 1934.

<sup>81</sup> *El Magallanes*, 26 de septiembre de 1934.

<sup>82</sup> *El Magallanes*, 13 de febrero de 1935.

<sup>83</sup> *El Magallanes*, 26 de septiembre de 1934.



Fig. 6. Tripulantes y visitas en el *Presidente Alessandri*. Arriba un grupo de *kaweshkar* rodeados de noruegos y chilenos. Abajo, Tripulantes noruegos y chilenos en un momento de descanso (Fotografías de Leif Jensen, 1934; gentileza de Harald Fevang).



de perdigones, fue curada por ellos, *dejándole el brazo en cabestrillo*<sup>84</sup>.

Entre las fotografías que acompañan el texto de Coloane publicado en *El Magallanes* aparece una fotografía de un grupo de jóvenes *kaweshkar* a bordo del *Presidente Alessandri*<sup>85</sup>. Harald Fevang nos entregó una copia de otra fotografía (Figura 6a) tomada por el “descuartizador”<sup>86</sup> Leif Jensen, que muestra a otro grupo de *kaweshkar* en el *Presidente Alessandri*.

## LA OPERACIÓN BALLENERA DEL CAPITAN ANDRESEN

Las diferencias que observamos en las prácticas balleneras a través de la historia, tienen que ver con las características específicas que adquieren

las respuestas a un conjunto definido de preguntas: ¿quiénes la desarrollan?, ¿qué especies se capturan?, ¿dónde se efectúa?, ¿porqué se las caza?, ¿cuándo ocurre? y ¿cómo se realiza? Una “operación” ballenera es comprendida como la forma específica que adoptan las respuestas a esas preguntas en un tiempo y espacio definido (Reeves y Smith 2006.: 84).

El cómo se refiere al equipamiento, métodos y técnicas usados para capturar y procesar las ballenas. Se usaron para cazar las ballenas dos buques cazadores, el *Chile* y el *Noruega*, equipados con un cañón que disparaba un arpón explosivo. El procesamiento de las ballenas se hacía al costado y en la cubierta de un buque factoría, el *Presidente Alessandri*, que era anclado en un lugar apropiado (Puerto Barroso, principalmente), denominado “fondeadero”, para desarrollar la tarea en buenas condiciones. Esta modalidad ya había sido usada en las costas de la Patagonia Occidental por el mismo Andresen, en la temporada 1913 y 1914, con el buque factoría *Orión* y los cazadores *Corral* y *Noruega*, y por otro capitán noruego, A.F. Christensen, en la temporada 1908-1909, con el buque factoría *Vesterlide* y los cazadores *Ravn* y *Svip*. Era, en todo caso, una modalidad ampliamente distribuida por el mundo (Tønnesen y Johnsen 1982)

Los buques utilizados en este viaje no eran, aparentemente, adecuados para la tarea. Efectivamente, el *Presidente Alessandri* era un buque antiguo<sup>87</sup> y pequeño<sup>88</sup>, pero había sido reacondicionado en Sandefjord, poco antes de su partida. El *Presidente Alessandri* no habría estado, además, en buenas condiciones de navegación<sup>89</sup>. De hecho el barco no fue usado como factoría por la INDUS después de comprarlo, sino que lo vendió el mismo año a la Compañía de Muelles de la Población Vergara en Valparaíso. Los buques cazadores tenían 22 y 29 años pero habían probado su eficiencia en varias campañas en aguas antárticas. Es así como el *Chile*

<sup>87</sup> Tenía 42 años comparado con los 14 que tenía el *Gobernador Bories* cuando comenzó a operar en aguas antárticas y con los 25 del *Orión* que usó para cazar ballenas en las costas de Chile, Perú y Ecuador.

<sup>88</sup> Su tonelaje era de sólo 1.644 grt, poco si lo comparamos con los 2.332 grt del *Gobernador Bories* y los 2.385 grt del *Orión*.

<sup>89</sup> Harald Fevang nos indicó que la tripulación había tenido muchas dificultades para llevar el buque de Sandefjord a Punta Arenas, según le había contado su tío Arthur, tripulante del buque. Sin embargo, no estaba seguro si se debía a las malas condiciones del *Presidente Alessandri* o a la inexperiencia de los marineros.

<sup>84</sup> *El Magallanes*, 26 de septiembre de 1934.

<sup>85</sup> *El Magallanes*, 16 de septiembre de 1934 (ver Figura 4a).

<sup>86</sup> Especialista dedicado a cortar las ballenas en lonjas o pedazos. También era denominado “flinchador” (*El Magallanes*, 26 de septiembre de 1934), un anglicismo derivado de *flencher* o *flesner*, descuartizador de ballenas.

pasó a ser el *Indus 1* y el Noruega el *Indus 2*, continuando su uso como buques cazadores balleneros<sup>90</sup> (Sepúlveda 1997).

El *quién* se refiere a los grupos involucrados en la actividad. De esta manera, una operación ballenera puede definirse por la nacionalidad de las personas que matan las ballenas, por la nación en cuya tierra se ubica la estación costera o bajo que bandera operan los buques, por los que proporcionan el capital, por el que gobierna las aguas donde ocurre la cacería, o por los que se benefician del uso o venta de los productos (2006: 85). Queda claro que esta operación es desarrollada por un grupo de balleneros noruegos dirigidos por Andresen, muchos con bastante experiencia, otros, sobre todo los más jóvenes, no tanto<sup>91</sup>, junto a un grupo de tripulantes chilenos bastante inexpertos, aunque había algunos con cierta trayectoria marinera. Se operó en aguas chilenas y los buques navegaron con bandera chilena. El capital necesario para operar era mixto, noruego y chileno, y los beneficios debían repartirse proporcionalmente de acuerdo al monto de la inversión realizada o comprometida.

Es interesante subrayar el sistema usado para constituir la comunidad entre los tripulantes noruegos, denominado de beneficios compartidos: *cualquiera que deseara ser parte de la expedición tenía que invertir 1000 coronas noruegas y los trabajadores poseerían el 50 por ciento del buque* (Jensen 2001). El otro 50% era de Andresen. La Comunidad Ballenera Chileno Noruega fue inscrita en el Registro de Comercio de Punta Arenas el 27 de marzo de 1934 con el objetivo de *dedicarse a la pesca de lobos y ballenas en los mares territoriales de Chile y adyacentes, su beneficio y aprovechamiento industrial, venta de productos y demás que requiera el ramo* (Martinic 1975: 12). Mediante escritura pública del 12 de mayo de 1934

se vende por la suma de \$ 973.200 el 63% de la comunidad al empresario chileno Alfredo Doberti, con el fin de ajustarse a la legislación chilena. En ese mismo momento se procede a repatriar a casi la mitad de los tripulantes noruegos para satisfacer el porcentaje de chilenos que exige la legislación: *la gente es echada y reemplazada para salvar la expedición [...] la mitad de la tripulación la deja y regresa a Noruega* (Jensen 2001).

El *qué* se refiere a las especies capturadas. Las operaciones que involucran la captura de diversas especies, como ocurre en este caso, son muy complejas de definir pues intervienen distintos factores en las decisiones tomadas. No hay que olvidar que, a veces, se persiguen ciertas especies pero se cazan, en forma oportunista, otras. Es necesario explorar información sobre preferencias de captura, disponibilidad estacional, o valor de mercado de sus productos (Reeves y Smith, op.cit.: 85). En este viaje la proporción entre ballenas de barbas y de dientes capturadas es aproximadamente de 3:1. Las especies más cazadas fueron el rorcual boreal (sei whale= *Balaenoptera borealis*) con un 45%, el cachalote (sperm whale= *Physeter macrocephalus*) con un 23,8% y el rorcual común o de aleta (fin whale= *B. physalus*) con un 17%. Además se capturaron un 5% de ballenas jorobadas (humpback whale= *Megaptera novaeanglie*) y un 3,8% de ballenas azules (blue whale= *B. musculus*). Creemos que la captura de cinco especies diferentes de ballenas nos habla de una cacería más bien oportunista y no dirigida a una especie en particular.

El *dónde* se refiere no solamente a la localización de la captura sino también si ella está cerca o lejos de la residencia de los balleneros (Reeves y Smith, op.cit.: 85). En este caso tenemos que, aunque los balleneros noruegos están lejos de su país y los chilenos cerca, la operación se define básicamente como costera. La zona de captura queda definida por el uso de un “fondeadero”, en este caso Puerto Barroso (península de Tres Montes, golfo de Penas), donde se instala el buque factoría y desde ese punto los buques cazadores recorren las costas en busca de las ballenas, tanto hacia el norte como al sur. No es una cacería de tipo pelágica donde la ballena se procesa en un buque que sigue navegando, sin detenerse (Basberg 1998).

El *cuándo* se refiere principalmente a los años o décadas en los que la cacería tuvo lugar, aunque

<sup>90</sup> El *Indus 1* (ex Chile) naufragó el 24 de septiembre de 1939, cazando ballenas cerca de la isla Guablín, muriendo nueve de sus trece tripulantes (Vargas Saéz 1999: 252-253) y el *Indus 2* (ex Noruega) fue vendido en 1946 a la Compañía Ballenera Macaya Hermanos, de Talcahuano, renombrado *Juan I* y desguazado en 1961 (Hernández 1998: 41; Vargas Saéz op.cit.: 492), después de casi 60 años cazando ballenas en diversos mares del mundo.

<sup>91</sup> Según las declaraciones de Siri Jensen, “la tripulación estaba compuesta mayoritariamente por jóvenes que recién estaban iniciando una familia y veían en la expedición una oportunidad para obtener finalmente ingresos” (Jensen 2001).



también tiene mucho que ver con la estacionalidad (Reeves y Smith, *op.cit.*: 86). En este caso, podemos definir esta operación como episódica, de una duración muy reducida (2 años), operando durante todo el año. La primera campaña fue en el verano (enero-marzo 1934), pero la última duró nueve meses (agosto 1934-abril 1935), casi todo un año.

El *porqué* se refiere a los productos de la caza, aceite, barbas, carne, huesos, etc., y si son destinados al autoconsumo o al comercio (Reeves y Smith, *op.cit.*: 86). Esta operación es absolutamente comercial y lo buscado es aceite de ballena y de esperma. No buscan la carne ni tampoco procesar los restos de ballena para obtener harina. De hecho, las instalaciones del *Presidente Alessandri* no permitían hacerlo. El Inspector de Caza y Pesca de Magallanes R. Westhoff señala que entre el mes de enero de 1934 y abril de 1935 “se cazaron en las inmediaciones del Golfo de Penas 192 ballenas de diversas especies, de las cuáles se obtuvieron 860 toneladas de aceite, que representa más o menos un valor aproximado de un millón 500 mil pesos”<sup>92</sup>. De acuerdo a las estadísticas que se manejan en el Secretariado de la Comisión Ballenera Internacional, se habrían capturado sólo 185 ballenas, que produjeron 5045 barriles de aceite, es decir, 841 toneladas de aceite (un barril = 1/6 toneladas de aceite)<sup>93</sup>. Las diferencias no son demasiado sustantivas aunque ambas cifras son significativamente mayores a las 103 ballenas señaladas por Martinic (1977:315, 2004: 8).

## UNA CONCLUSIÓN

Hemos usado para titular este trabajo parte del nombre de un cuento publicado en 1968 por el escritor magallánico Osvaldo Wegmann (1918-1987), basado, sin duda, en un relato de Orrego Vicuña en su libro *Terra Australis, diario de la primera expedición antártica chilena* (1948). En ese cuento se “novelan” los últimos días del capitán Andrés

Sorensen en Magallanes<sup>94</sup>. Hay algunas diferencias obvias entre los “hechos” narrados por Wegmann y los “hechos” que nosotros contamos en esta oportunidad, pero eso no es lo más importante. Lo es, sin duda, las palabras que Wegmann pone en la boca de Sorensen/Andresen: *ahora vuelvo, atraído por los recuerdos, por la necesidad de ver estas costas blancas donde pasé mi juventud y mis bríos. Siento ansias de Antártica* (Wegman, *op.cit.*: 14). Wegman nos interpreta cuando dice: *habían cavado una fosa de poco más de un metro de profundidad, en la arena volcánica [...] ahí depositaron el cajón de toscas tablas, dentro del cual el ballenero dormía su último sueño* (*op.cit.*: 25-26).

No es tan relevante que Andresen no fuese esta vez a la Antártica, sino a la Patagonia Occidental, ni que el sueño relatado por Wegmann no lo duerma en la playa de Caleta de los Balleneros, en la isla Decepción, sino en el cementerio de Punta Arenas. Lo importante es que fue, sin lugar a dudas, su último sueño.

En términos económicos, la operación ballenera emprendida por Andresen, de capital financiero y humano mixto, noruego y chileno, fue un verdadero fracaso. La empresa quebró, quedaron muchas deudas, pero, sin duda, el más perjudicado fue el propio Andresen, que murió sólo unos años después, aparentemente en la mayor pobreza. Las razones del fracaso (o fiasco como diría S. Jensen) son variadas. La juventud e inexperiencia de la tripulación, la falta de conocimientos legales y administrativos y los problemas personales de Andresen, las trabas burocráticas impuestas por las autoridades gubernamentales chilenas, el *lobby* de la competencia, la Sociedad Ballenera de Corral, la antigüedad y malas condiciones de los buques, el bajo precio internacional del aceite, son razones de peso que dificultaron, sin duda, la buena marcha de la empresa.

Sabemos que hay más datos sobre este viaje: *Leif Jensen, que fue mi abuelo dejó un diario y tomó fotografías durante toda la expedición* (Jensen 2001). Una revisión de estos nuevos materiales entregará, sin duda, nuevas miradas sobre el aventurado y dramático sueño de Andresen y sobre los mecanismos de construcción de una cultura ballenera en el país.

<sup>92</sup> *El Magallanes*, 18 de septiembre de 1935.

<sup>93</sup> Datos proporcionados por Cherry Allison, del International Whaling Commission (IWC) Secretariat. Los totales de ballenas capturadas y aceite producido en la expedición de Andresen provienen de los registros anuales de capturas compiladas por la Norske Hvalfangerforening (Asociación de Balleneros Noruegos). Desde 1951 estas tablas se publicaron en la revista *Norsk Hvalfangst-Tidende* (La Gazeta Ballenera Noruega, 1912-1968).

<sup>94</sup> Es el nombre literario que usa Wegmann para referirse al Andresen histórico. Los nombres han sido cambiados para no perjudicar a los inocentes. Un buen detalle.



## AGRADECIMIENTOS

Mis agradecimientos a Cherry Allison, del International Whaling Commission Secretariat, en Londres, y a Gunnar Stenersen y Harald Fevang, en Noruega. Sin su desinteresada cooperación nuestra información sobre la operación ballenera de Andresen habría estado mucho más incompleta. Las facilidades entregadas por la Biblioteca del Instituto de la Patagonia y por el diario La Prensa Austral en Punta Arenas y por la Biblioteca Nacional en Santiago, nos permitieron revisar, con toda comodidad, sus notables colecciones del diario *El Magallanes*. Este trabajo ha sido escrito como parte del Proyecto FONDECYT 1080115 *La cacería de ballenas en las costas de Chile: una mirada desde la antropología*.

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- AZPIAZU, J.A. 2000. *Balleneros vascos en el Cantábrico*. San Sebastián: Txartalo.
- BAKER, C.S. y P.J. CLAPHAM. 2002. Marine mammal exploitation: whales and whaling. En Douglas, I (ed.) *Encyclopedia of global environmental change*, 3: *Causes and consequences of global environmental change*. Chichester: John Wiley & Sons, Ltd. Pp. 446-450.
- BASBERG, B.L. 1998 The floating factory: dominant designs and technological development of twentieth century whaling factory ships. *The Northern Mariner*, 8 (1): 21-37.
- BASBERG, B.L. 2005. *Perspectives on the Economic History of the Antarctic Region*. Bergen: Norwegian School of Economics and Business Administration.
- BASBERG, B.L. 2008. Hegemonic transition: American and Norwegian whaling in the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> century. *International Journal of Maritime Studies*, 20 (2): 201-222.
- BERGUÑO, J. 2004. El Doctor Charcot y la señora Andresen. *Boletín Antártico Chileno*, 23 (2): 2-6.
- BRAUN MENÉNDEZ, A. 1974. *Pequeña historia antártica*. Buenos aires: Editorial Francisco de Aguirre.
- CARTES, A. 2009. *Los cazadores de Mocha Dick. Balleneros chilenos y norteamericanos en el sur del océano de Chile*. Santiago: Pehuen.
- CONTRERAS, P. 2004. *De polo a polo. La historia de la primera inmigración noruega a Chile*. Santiago: Real Embajada de Noruega en Chile/Editorial Cuarto Propio.
- DAVIS, L.E., R.E. GALLMAN y K. GLEITER. 1997. *In pursuit of Leviathan: technology, institutions, productivity and profits in american whaling, 1816-1906*. Chicago: The University of Chicago Press.
- DET NORSKE VERITAS, 1920. *Register over norske, svenske, danske, finske og islandske skibe*, 1919-20. Oslo: DNV.
- DU PASQUIER, J.T. 2000. *Les baleiniers basques*. Paris: SPM Editions.
- ELLIS, R. 1991. *Men & Whales* New York: The Lyons Press.
- FILIPPI, A. 1997. El comodoro Andresen y la ballenería antártica chilena. *Revista de Marina*, 115(3): 247-257.
- GUZMÁN GUTIÉRREZ, J. 2006. Whales and whaling in Chile. En Ringstad, J.E. (ed.) *Whaling and History II. New perspectives*. Sandefjord: Sandefjordmuseene.
- HACQUEBORD, L. 2003. English and dutch whaling trade and whaling stations in Spitsbergen (Svalbard) before 1660. *International Journal of Maritime History*, 15: 117-134.
- HERNANDEZ, J. 1998. *Donde viven las ballenas. Actividades balleneras en la isla Santa maría y Chome del pionero Juan Macaya Aravena*. Concepción: Aníbal Pinto.
- JENSEN, S. 2001. *The greatest fiasco in Norwegian whaling history* (Manuscrito en poder de los autores).
- JONASSEN, P. & B. EGGEN, 2001. *Damp-Dampskipets æra i Vestfold, 1827-1914*. Tønsberg: Færder.
- LLOYD'S REGISTER, 1935. *Lloyd's Register of Shipping 1934-35*. Londres: Lloyd's Register Group.
- MARTINIC, M. 1972. Nuevos antecedentes sobre actividades nacionales en el territorio antártico durante las primeras décadas del siglo XX. *Anales del Instituto de la Patagonia*, 3(1-2): 31-41.
- MARTINIC, M. 1973. Actividad lobera y ballenera en Magallanes y Antártica, 1868-1916. *Revista de Estudios del Pacífico*, 7: 7-26.
- MARTINIC, M. 1975. Adolfo Andresen, pionero de la caza ballenera chilena. *Boletín Informativo del Instituto Antártico Chileno*, 5: 7-13.
- MARTINIC, M. 1977. Antecedentes históricos sobre la caza de cetáceos en Chile. *Anales del Instituto de la Patagonia*, 8: 313-315.
- MARTINIC, M. 1987. Navegantes norteamericanos en aguas de Magallanes durante la primera mitad del siglo XIX. *Anales del Instituto de la Patagonia*, 17: 11-17.
- MARTINIC, M. 2004. Antecedentes históricos sobre la caza de cetáceos en Chile. *Boletín Antártico Chileno*, 23(1): 7-12.
- MARTINIC, M., 2008. *Balleneros en la Patagonia occidental en los años de 1830* (manuscrito).
- MASSONE, M. y A. PRIETO, 2005. Ballenas y delfines en el mundo selk'nam: una aproximación etnográfica. *Magallania*, 33(1): 25-35.
- ORREGO VICUÑA, E. 1948. *Terra Australis. Diario de la primera expedición antártica chilena*. Santiago: Zig Zag.
- PEREIRA SALAS, E. 1971. *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos, 1778-1809*. Santiago: Andrés Bello.

- PINOCHET DE LA BARRA, O. 1976. *La Antártica chilena*. Santiago: Andrés Bello.
- QUIROZ, D. 2009. *La cacería de ballenas en las costas de Chile: operaciones "artesanales" entre 1850 y 1930*. (Manuscrito en poder de los autores).
- REEVES, RR & SMITH, T.D., 2006. A taxonomy of world whaling: operations, eras, and data sources. En *Whales, whaling and ecosystems* (ed. JA Estes, DP. DeMaster, DF Doak TM Williams y RL. Brownell, Jr. Berkeley: University of California Press, pp. 82-101.
- REYNOLDS, J. 1839. Mocha Dick or the white whale of the Pacific. A leaf from a manuscript journal. *The Knickerbocker Magazine*, 13 (5): 377-392.
- RISTING, S. 1922. *Av Hvalfangstens Historie*. Kristiania: J.W. Cappelen's Forlag.
- ROMERO, A & S KANNADA 2006 Comment on "Genetic analysis of 16<sup>th</sup> century whale bones prompts a revision of the impact of Basque whaling on right and bowhead whales in the western North Atlantic". *Canadian Journal of Zoology*, 84: 1059-1065.
- SANDOVAL, A. 1978. Talcahuano y los últimos balleneros a vela. *Revista de Marina*, 89 (3): 233-235.
- SANDOVAL, A. 1986. Los cazadores del Golfo de Penas y las "penas" de la Chile Noruega. *Nuestro Mar*, 37: 7, 16 (suplemento de *El Mercurio* (Valparaíso), 30 de octubre de 1086).
- SALVO, L. 2000 *Historia de la industria pesquera en la región del Bío Bío*. Santiago: Lom Ediciones.
- SEPULVEDA, J. 1997. La epopeya de la industria ballenera chilena. *Revista de Marina*, 115(6): 544-553.
- SEPULVEDA, J. 2008. La epopeya de la industria ballenera chilena. Trece empresas balleneras chilenas. *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile*, 11: 11-35.
- STHEBERG, R. 2003. *Arqueología histórica antártica. Aborígenes sudamericanos en los mares subantárticos en el siglo XIX*. Santiago: Biblioteca Nacional/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- STHEBERG, R. 2004. Los habitantes del extremo sur y las expediciones del siglo XIX. *Patrimonio Cultural*, 33 (9): 24-25.
- THAW, B. 1934. Norwegian Profit-Sharing Whaling Expedition. *Journal of the American Oil Chemist's Society*, 11 (1): 14.
- TØNNESEN, J.N. y A.O. JOHNSEN, 1982. *The History of Modern Whaling*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- VARGAS SAÉZ, J.F., 1999. *Historial del mar de Chile. Algunos siniestros marítimos acaecidos en el siglo XX*. Valparaíso: Imprenta y Litografía Soto Ltda..
- VELIZ, C. 1961. *Historia de la Marina Mercante en Chile*. Santiago: Ediciones de la Universidad de Chile.
- VIDAL, V. 1991. *Testimonios de Francisco Coloane*. Santiago: Universitaria.
- WEGMAN, O. 1968. *El sueño del ballenero*. Punta Arenas: Ediciones Milodón.

**ANEXO 1: LISTADO DE NOTICIAS SOBRE LA CACERIA DE BALLENAS  
APARECIDAS EN *EL MAGALLANES* (1933-1936)**

N°	FECHA	TITULO	SUBTITULO	L	C	F
1	03-12-1933	Una ballena se varó en las playas de San Gregorio.		32	3	1
2	20-12-1933	Tres barcos balleneros llegaron ayer a nuestro puerto.	"Presidente Alessandri", "Chile" y "Noruega".	53	2	
3	30-12-1933	Mañana se iniciará la caza de ballenas en mares magallánicos.	Zarpará el vaporcito ballenero "Chile".	29	2	
4	02-01-1934	Bahía Águila será el campo de operaciones de los balleneros.	Esta mañana zarparon el "Chile" y el "Noruega".	18	2	
5	31-01-1934	El ballenero Presidente Alessandri se encuentra en el Golfo de Penas.	Los demás buques navegan a la caza de cetáceos. Tipos de de ballenas en mares del sur.	44	2	
6	06-03-1934	Cincuenta y siete ballenas cazó la escuadrilla del Capitán Andresen.	Esta mañana arribaron al puerto las naves de la expedición. El jefe de la escuadrilla satisfecho de su viaje.	42	2	
7	14-03-1934	Una temporada de seis meses hará en el golfo de Penas la escuadrilla de balleneros.	Se harán recorridos hasta las alturas de Corral. Perspectivas de buena caza.	32	2	
8	22-03-1934	Pasado mañana emprende viaje la flota de balleneros.	Que operará en el Golfo de Penas.	28	2	
9	11-04-1934	Se formó la Sociedad Ballenera "Chileno-Noruega".	En esta semana se iniciará la caza de cetáceos en alta mar.	24	2	
10	12-04-1934	Ante la iniciación de la caza de ballenas.	Más datos sobre la Sociedad Ballenera.	26	2	
11	24-05-1934	El Cónsul de Noruega en Magallanes en la reciente sesión del Rotary Club.	Realizada a bordo del "Alfonso" pronunció un elocuente discurso.	106	2	
12	11-06-1934	Los balleneros se encuentran en Puerto Bueno.	La temporada para la caza se muestra propicia.	27	2	
13	12-06-1934	El desarrollo de la industria ballenera en el país.	Declaraciones que hace el Director General de Caza y Pesca.	44	2	
14	13-06-1934	Desde el norte del país se obstaculizan las labores de los barcos balleneros que operan en nuestros mares.	Influencias que estaría ejercitando la Compañía ballenera de Corral en este sentido. La intervención de las autoridades marítimas. Paralizados los vapores "Presidente Alessandri", "Chile" y "Noruega".	116	2	
15	14-06-1934	Nuevas dificultades se oponen en el Norte del país al desarrollo de la industria ballenera regional.	La superioridad de Aduanas ordena retener el aceite enviado para su venta en el norte del país. Antecedentes de esta campaña de obstaculización.	116	2	
16	15-06-1934	Lo que sobre la industria ballenera en Magallanes informa el Inspector de Caza y Pesca.	Estima que la industria ballenera en los mares magallánicos se abre horizontes halagadores.	103	2	
17	17-06-1934	Continúa paralizada la industria ballenera regional.	Dificultades que se han opuesto a la reiniciación de sus faenas. Importancia de esta industria y perjuicios de su paralización.	120	2	
18	20-06-1934	El Director del Litoral Marítimo explica la detención de los barcos balleneros en Magallanes.	Se deben llenar ciertos requisitos de acuerdo con las leyes y mientras esto no ocurra no se otorgará el zarpe.	68	2	
19	21-06-1934	Es una información equivocada la que ha proporcionado la Dirección del Litoral Marítimo sobre el asunto de los balleneros.	La documentación de la ballenera cumple con todos los requisitos legales según informe de la Gobernación Marítima. Un sumario administrativo para establecer responsabilidades.	156	2	
20	24-06-1934	Lo que estima el Director General de Pesca acerca de la industria ballenera en Magallanes.	Encontramos apreciaciones suyas en La Nación de Santiago.	60	2	

21	28-06-1934	Más antecedentes sobre la Compañía ballenera regional.	Se encuentra ya en Valparaíso la documentación completa para obtener la matrícula y zarpe de las naves.	65	2	
22	02-07-1934	Solamente anteayer llegaron a la oficina del Director del Litoral los documentos relacionados con la flota ballenera de Magallanes.	Fueron pasados a informe del auditor y cuando este trámite se lleve a cabo se autorizará el zarpe. Esta tramitación demorará porque algunos documentos están redactados en noruego y habrá que contratar a un traductor.	39	2	
23	03-07-1934	Nuestro redactor don Santiago Pérez hace importantes declaraciones a “El Mercurio” de Valparaíso sobre la industria ballenera en Magallanes.		66	2	
24	07-07-1934	El zarpe de los balleneros.	Anclados en Magallanes.	14	1	
25	18-07-1934	Alrededor de cuatro meses durará la temporada de caza de ballenas en los mares del sur.	Los barcos de la flota de la Comunidad Chileno Noruega se encuentran en Río Verde. Zarparán a los mares cercanos al Golfo de Penas. Otras informaciones.	50	2	
26	24-07-1934	Notas de Viaje. Cazando ballenas a bordo del “Presidente Alessandri”.		91	2	
27	16-09-1934	Flota Ballenera.	Tripulada por audaces marinos chilenos y noruegos, surcan en esta época los enfurecidos mares australes. 10.000 noruegos esparcidos por todo el mundo pescan cetáceos en la actualidad.	228	6	3
28	26-09-1934	Colaboración. A bordo de los balleneros.		108	2	
29	16-10-1934	Detalles completos sobre la industria ballenera regional ha enviado el Inspector de Pesca de este puerto.	Se refiere a las características que informan el desarrollo de la faena pesquera de los cetáceos. Se basa en informe que ha proporcionado la Comunidad Chileno-Noruega.	148		
30	23-10-1934	Los barcos balleneros incorporados a la Marina Mercante nacional.	A contar desde el día nueve del presente.	20	2	
31	28-10-1934	Correspondencia para los balleneros.	Llevará el “Alejandro”.	12	2	
32	31-10-1934	La alimentación a bordo de los buques balleneros sería deficiente.	Según nos lo manifiestan tripulantes que han llegado recientemente.	66	1	
33	22-11-1934	La industria ballenera en los mares magallánicos ha superado las expectativas fundadas.	Lo que nos dice el Inspector de Pesca, señor Westhoff. Regresó esta mañana del Golfo de Penas. Otras informaciones.	94	2	
34	04-12-1934	A bordo de los balleneros.		138	2	
35	18-12-1934	En nuestros mares se han cazado más de trescientas ballenas durante este año.	Estadísticas que sobre el particular se tienen a mano.	50	2	
36	21-01-1935	Doscientas cuarenta y nueve ballenas.	Cazadas en 1934.	6	1	
37	13-02-1935	Colaboración. A bordo de los balleneros en el Golfo de Penas.		160	3	
38	16-02-1935	Colaboración. A bordo de los balleneros.		131	2	
39	27-03-1935	Los barcos de la flota ballenera Chileno-Noruega estarán de regreso en este puerto en julio próximo.	El mes de marzo ha sido deficiente para la producción debido a los malos tiempos reinantes.	37	2	
40	09-05-1935	Llegó la flotilla de balleneros que encabeza el “Presidente Alessandri”.	Permanecerá algún tiempo en el puerto. Resultado de la expedición.	26	2	
41	02-06-1935	La demanda de los obreros balleneros.	Fue presentada ayer al Tribunal del Trabajo.	11	1	
42	26-06-1935	Se dictó sentencia en contra de la Comunidad Ballenera.	El Juzgado del Trabajo ordena pagar la suma de \$ 629.528,24 a la tripulación chilena y noruega.	14	2	
43	13-08-1935	El sábado se efectuó remate de una parte de material de la Flota Ballenera.	No se remató el aceite por falta de envase. Se ha postergado un nuevo remate por auto judicial de quiebra que está en trámite. El remate de los barcos se efectuará el 3 de septiembre.	100	2	



44	18-09-1935	La industria pesquera y la caza en Magallanes.	Colonización mixta - agropesquera- sus beneficios para la región.	326	3	
45	14-11-1935	El Sindicato de mar en defensa del ex-personal de la flota ballenera.	Que permanece aún impago de sus salarios por lo que originan los grandes acreedores.	42	2	
46	20-11-1935	El Sindicato de Gente de Mar presta solidaridad al personal de la flota ballenera.	Que permanece aún impago de sus salarios.	31	2	
47	05-12-1935	La situación de los obreros de la fenecida Sociedad Ballenera se hace insostenible .	El Síndico de la quiebra evitó mediante un recurso el remate de ayer.	58	2	
48	10-12-1935	Los obreros afectados en la quiebra de la Sociedad Ballenera se entrevistan con el Director General de la Armada.	Exponen la situación de hambre y miseria que atraviesan estos obreros chilenos.	48	2	
49	30-12-1935	Los obreros en la asamblea pública de ayer pidieron al Intendente de la Provincia que haga valer su influencia para evitar la miseria en la que se encuentran los obreros balleneros.	Son interesantes las conclusiones elevadas a conocimiento de la primera autoridad administrativa. Nuestros obreros usan la palabra refiriéndose a los problemas obreros y de la región.	202	3	
50	04-01-1936	Sigue la espera de los obreros balleneros.	No hubo acuerdo en la Junta de Acreedores.	16	1	
51	16-01-1936	Una firma industrial de Valparaíso se interesaría en comprar los balleneros en un millón cincuenta mil pesos.	Posiblemente hoy quede firmada la escritura de compra venta. Representante de dicha firma es Don Francisco Campos.	73	2	
52	20-01-1936	Suspendidas las gestiones de la quiebra de la Comunidad Chileno-Noruega.	Llegará a Magallanes un Abogado Inspector de la Sindicatura General.	22	2	
53	23-01-1936	Llegó el Inspector de la Sindicatura de Quiebras.	A inspeccionar el asunto de los balleneros.	26	2	
54	01-02-1936	Aún no se ha finiquitado la compra y venta de los buques balleneros.	Estas naves pertenecerían a la Compañía Ballenera de Corral que es la misma Sociedad Industrial de Valparaíso.	56	2	
55	05-02-1936	Ayer se finiquitó la venta de los barcos balleneros en un millón cincuenta mil pesos.	La operación se verificó en la Notaría Vergara Antúnez.	29	2	
56	14-02-1936	Salarios y sueldos de los obreros balleneros.	Fueron pagados por intermedio del Juzgado de Letras.	13	1	
57	17-02-1936	Llegaron los oficiales de la flota ballenera.	Que en breve partirá al norte del país.	21	1	
58	25-02-1936	Posiblemente a fines de semana se dirigirá al norte la flotilla de los barcos balleneros.	Se incorporarán a la flota de la Compañía Industrial de Valparaíso.	21	2	

SIMBOLOGIA: L= LÍNEA; C= COLUMNAS; F= FOTOS.