

CAZADORES MODERNOS DE BALLENAS EN LAS COSTAS DE CHILE (1905-1983)

DANIEL QUIROZ*

INTRODUCCIÓN

La caza moderna de ballenas se inicia en las costas del norte de Noruega en 1864 y de ahí se expande por todos los océanos del mundo (Tønnesen & Johnsen 1982: 7). Se caracterizaba por usar “un arpón explosivo lanzado desde un cañón montado en la proa de un buque ballenero a vapor” (Brown 1976: 25). Los buques cazadores eran “pequeñas embarcaciones que parecen remolcadores, de 100 a 300 toneladas, de construcción fuerte, propulsadas a vapor y cuya tripulación era de unos once hombres” (Hohman 1935: 632). Estos buques eran “puro motor”, donde todo “era sacrificado por la fuerza y la velocidad, de modo que podía cazar las ballenas a siete nudos y luego remolcarlas a la base en la costa” (Jackson 1978: 159). El buque ideal debía ser “rápido, poderoso, maniobrable y virtualmente imposible de hundirse” (Davis *et al.* 1997: 500). El hecho de contar con barcos rápidos permitió la captura de todo tipo de ballenas, incluidos los grandes rorcuales, como la ballena azul y la de aleta. En una planta costera las carcasas de los cetáceos eran procesadas para extraerles las barbas, el aceite y el abono proveniente de la carne y los huesos (Tønnesen & Johnsen 1982: 39-40). Este modelo de explotación de los cetáceos, iniciado y desarrollado en el norte de Noruega gracias a las innovaciones introducidas por Svend Foyn, dominó la industria ballenera durante todo el siglo XX. Uno de sus principales logros fue la “conquista” de la Antártica en 1904. El 24 de diciembre de 1904 inicia sus operaciones la primera estación ballenera antártica terrestre en Grytviken, islas Georgias del Sur, propiedad de la *Compañía Argentina de Pesca* y cuyo gerente era el noruego Carl Anton Larsen (Hart 2001). En este modelo de caza se incluyen también las experiencias chilenas de la *Sociedad Ballenera De Bruyne, Andresen y Cía.*, con su planta de Bahía Águila, cerca de Punta Arenas y su buque cazador *Almirante Montt* en 1905 (Quiroz 2011), y la de la *Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia*, en la planta de San Carlos de Corral y su cazador *Germania* en 1906 (Quiroz 2010).

Las ballenas no solamente se procesaron en plantas costeras sino también se usaron buques factoría. Los primeros buques en usarse como factorías, en el trabajo ballenero, fueron veleros. La ballena se procesaba al costado de la nave, cortando el tocino en grandes trozos que luego eran subidos a bordo, luego en trozos más pequeños y cocinados en calderas para obtener el aceite. No era muy diferente del procesamiento a bordo de los veleros balleneros de fines del siglo XVIII. El método era altamente ineficiente en esta primera generación de buques factoría si se lo comparaba con las rampas y plataformas de descuartizamiento de las estaciones terrestres. Christian Christensen, empresario naviero y ballenero noruego, utilizó sus astilleros de Framnæs, Sandefjord, para convertir y equipar naves, especialmente vapores, en factorías flotantes para procesar las ballenas a bordo (Tønnessen & Johnsen, *op. cit.*: 96). El sistema es probado en 1903 con el envío del buque factoría *Telegraaf*, de la *A/S Ørnen*, a Spitsbergen, en el norte de Europa; “era la primera vez, en el período de la caza moderna de ballenas, basada hasta ese momento en estaciones costeras terrestres, que se usaba un buque factoría combinado con buques cazadores” (Adie & Basberg 2009: 243). El cambio más significativo correspondió a la transformación en 1903 de un vapor de hierro, el *Gibraltar* en el *Admiralen*, prototipo del diseño dominante en los buques factoría hasta 1928 (Basberg 1998: 24). El 21 de octubre de 1905 zarpan de Sandefjord, Noruega, el buque factoría *Admiralen* y dos buques cazadores, el *Hauken* y el *Ørnen*, con la misión de cazar ballenas en las aguas de las islas Shetlands del Sur (Aagaard 1930: 305). Esta expedición, el inicio de un nuevo procedimiento para cazar y procesar ballenas, tendrá un gran impacto en el rápido desarrollo de la industria ballenera antártica (Aagaard 1930). El sistema será ocupado nuevamente en aguas antárticas en la temporada siguiente (y en las que vendrán) no solo por la *A/S Ørnen*, sino también por otras empresas, entre ellas la Sociedad Ballenera de Magallanes, de Punta Arenas, que usará el buque factoría *Gobernador Bories* en las islas Shetlands del Sur entre 1906 y 1913 (Quiroz 2011) y la *A/S Corral* de Valdivia con el buque factoría *Tioga* en las islas Orcadas del Sur en la temporada 1912-1913 (Quiroz 2010).

* Director, Centro de Documentación de Bienes Patrimoniales.

Sin embargo, las “operaciones pelágicas noruegas” que implicaban el uso de verdaderas fábricas flotantes solo vinieron a establecerse con la fabricación en 1925 del buque *Lancing*, de la *A/S Globus*, cuya principal innovación fue la implementación de una rampa que permitía subir el cetáceo completo, desde el mar a cubierta, sin necesidad de un procesamiento previo (Basberg 1998: 25). La construcción de los buques factoría *Kosmos* y *Vikingen* en 1928 representa un cambio notable en relación con el desarrollo de la caza pelágica. Eran buques construidos para ser factorías flotantes y no buques de pasajeros adaptados, como los anteriores, incluido el *Lancing*. Su tamaño, bastante mayor que los buques anteriores, les asemejaba a los modernos buques tanque con una plataforma adicional que les permitiera funcionar como fábricas para procesar las ballenas. Las nuevas embarcaciones fueron construidas para ser utilizadas como buques tanques tradicionales para el transporte de combustible si el negocio del aceite colapsaba (Basberg, *op. cit.*: 31-32). La caza pelágica tendemos a asociarla con la ballenería japonesa, aunque, iniciada por los noruegos, fue practicada también por ingleses, alemanes y soviéticos. La suma de las operaciones costeras y pelágicas noruegas constituye lo que se ha denominado caza moderna de ballenas (Tønnesen y Johnsen 1982; Reeves y Smith 2006) o “tradición ballenera noruega”, como una forma de oponerla a la tradición norteamericana o clásica y a la vasca o tradicional (Pastene y Quiroz 2010).

En este texto queremos entregar una visión general sobre las características de las operaciones balleneras modernas en Chile (Guzmán 2006, Pastene & Quiroz 2010), utilizando textos, relatos e imágenes obtenidos durante seis años de estudios [2008-2013], en dos proyectos de investigación financiados por el Fondo Nacional de Ciencia y Tecnología [FONDECYT] de Chile.

LA CAZA MODERNA DE BALLENAS EN CHILE: EXPERIENCIAS INICIALES (1905-1935)

La caza moderna de ballenas se inicia en Chile con la formación a fines de 1904, en Punta Arenas, de la *Sociedad De Bruyne, Andresen y Cía*. La sociedad implementará este sistema en aguas magallánicas durante 1905, mediante la construcción de una planta terrestre para el procesamiento de las ballenas en Bahía Águila y la adquisición de un vapor ballenero nuevo, el *Almirante Montt*, en Noruega. El sistema había sido probado por A. A. Andresen, instalando un cañón arponero en el *Magallanes*, vapor de la *Braun & Blanchard*, con el que había cazado en 1903 las tres primeras ballenas en aguas del Pacífico (Martinic 1973). La *Sociedad De Bruyne, Andresen y Cía*. se transformará en 1906 en la *Sociedad Ballenera de Magallanes*, la que funcionará con operaciones en Chiloé, Magallanes y Antártica hasta 1914 (Martinic 1973: 16-23; Nicholls 2010; Quiroz 2011).

La primera etapa de la caza moderna de ballenas en Chile [1905-1935] está representada por la emergencia de una serie de sociedades que operan en diversos lugares de la costa.

PUNTA ARENAS

La *Sociedad Ballenera de Magallanes* nace, como ya lo hemos señalado, a partir de una compañía previa bastante exitosa: la sociedad en comandita *De Bruyne, Andresen y Cía.*, (Martinic 1977: 314; cf. Martinic 2004). Los estatutos de la sociedad en comandita se registran recién el 15 de septiembre de 1905, indicando que estará formada por “los señores Pedro A. de Bruyne y Adolfo Andresen como gestores y seis socios comanditarios”, su capital social será de “once mil libras esterlinas” y su objetivo “la pesca de ballenas, focas y otros cetáceos, el refinamiento de aceite, otros derivados de estas industrias y demás negocios que convengan a la Sociedad”¹. Debido a los buenos resultados de la compañía, sus socios deciden formar en 1906 la *Sociedad Ballenera de Magallanes*, registrando sus escrituras en Punta Arenas el 30 de marzo de 1906² y constituyéndose legalmente, con sus estatutos aprobados, en abril de ese mismo año³. Los objetivos de la sociedad eran “la pesca de ballenas, focas, lobos marinos i las demás operaciones accesorias a esta industria”, con un

¹ Registro Notarial de Sociedades N° 25, 1905, *Notario de Magallanes*, volumen 85, fs. 58v-59. Archivo Nacional [Santiago de Chile].

² Registro Notarial de Sociedades N° 15, 1906, *Notario de Magallanes*, volumen 93, fs. 40-50. Archivo Nacional [Santiago de Chile].

³ D.S. N° 2,905 [Ministerio de Hacienda], 7 de julio de 1906, *Diario Oficial* (Santiago de Chile), 27 de julio de 1906.

capital social de £ 100.000⁴. A pesar de sus grandes expectativas, los socios no lograron reunir el capital social proyectado, de modo que solicitan, a mediados de 1909, su disminución a £ 60.000, solicitud que fue denegada por el gobierno, expresando en su conclusión que dicha denegación es “sin perjuicio del derecho de los accionistas para liquidar la sociedad i formar una nueva con menor capital”⁵. Frente a esta “recomendación” los accionistas solicitan la disolución de la sociedad, la que es autorizada⁶, y deciden formar una nueva, con el mismo nombre y objetivos de la sociedad anterior, pero con un capital menor, £ 60.000, empresa que queda constituida legalmente y con sus estatutos aprobados a comienzos de 1911⁷. Luego de algunos años exitosos, una serie de problemas, tanto internos como externos (sobre todo relacionados con el inicio de la Primera Guerra Mundial), harán imposible al final seguir operando en buenas condiciones y la Sociedad Ballenera de Magallanes solicitará nuevamente autorización para disolverse y liquidarse, esta vez en forma definitiva, la que recibirá a mediados de julio de 1916⁸.

En 1914 el capitán Andresen, que había abandonado la Sociedad Ballenera de Magallanes (Martinic 1975), forma en Noruega una sociedad denominada South America Whaling Society para cazar ballenas en las costas sudamericanas. Le compra a la *Sociedad Ballenera Christensen y Cía.*, dos vapores cazadores⁹ y adquiere el buque factoría *Orión*, ex-*Sobraon*. Con esta flotilla, cuya base era Punta Arenas, realizan dos expediciones entre las islas Galápagos y el Cabo de Hornos, con bastante éxito. El *Orión* zarpa de Punta Arenas con destino a Liverpool con “un cargamento de 1.300 toneladas de aceite de ballena y media tonelada de barbas de ballena, partida que representa la apreciable suma de unas £27.000” (Filippi 1998; cf. Martinic 1973: 23-24).

En 1933 el capitán Andresen emprende una nueva aventura ballenera en los mares australes (Quiroz & Carreño 2010). Se informa en un periódico noruego 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 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”¹⁰. La Gobernación Marítima de Magallanes les otorga un permiso provisorio o pasavante de navegación a la flotilla ballenera para operar en aguas chilenas mientras la empresa se constituía legalmente, de acuerdo con 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, “los que han constituido una comunidad para dedicarse a la pesca de la ballena, con 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”¹¹.

Las operaciones fueron un fracaso y el 1 de junio de 1935 los trabajadores balleneros presentan una demanda por sus salarios impagos¹², 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”¹³. Para poder pagar lo resuelto judicialmente se sacan a remate los bienes de la compañía, principalmente el aceite producido y los tres buques¹⁴. La Compañía Industrial INDUS S.A., que había decidido ingresar al negocio de la caza de ballenas, ve la situación de la Comunidad Chileno-Noruega de Pesca como una oportunidad y realiza una oferta por los tres buques de \$ 1.050.000¹⁵. Finalmente el día 4 de febrero de 1936 se firma la escritura de venta de los buques¹⁶.

⁴ Estatutos de la Sociedad Ballenera de Magallanes. *Diario Oficial* (Santiago de Chile), 27 de julio de 1906.

⁵ D.S. N° 1,468 [Ministerio de Hacienda], 17 de Agosto de 1909. *Diario Oficial* (Santiago de Chile), 30 de agosto de 1910

⁶ D.S. N° 1980 [Ministerio de Hacienda], 19 de Agosto de 1910. *Diario Oficial* (Santiago de Chile), 30 de agosto de 1910.

⁷ D.S. N° 70 [Ministerio de Hacienda], 14 de enero de 1911. *Diario Oficial* (Santiago de Chile), 20 de enero de 1911.

⁸ D.S. N° 1074 [Ministerio de Hacienda], 8 de julio de 1916. *Diario Oficial* (Santiago de Chile), 13 de julio de 1916.

⁹ Escrituras Públicas, 1914, Vol. II, N° 134,12 de marzo de 1914. *Archivo Conservador de Bienes Raíces de Valdivia*.

¹⁰ *Sandefjord Blad* (Sandefjord, Noruega), 29 de diciembre de 1932.

¹¹ Discurso del cónsul Henckes ante el Rotary Club de Punta Arenas. *El Magallanes* (Punta Arenas), 24 de mayo de 1934.

¹² *El Magallanes* (Punta Arenas), 2 de junio de 1935.

¹³ *El Magallanes* (Punta Arenas), 26 de junio de 1935.

¹⁴ *El Magallanes* (Punta Arenas), 13 de agosto de 1935.

¹⁵ *El Magallanes* (Punta Arenas), 16 de enero de 1936.

¹⁶ *El Magallanes* (Punta Arenas), 5 de febrero de 1936.

VALDIVIA

La *Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia* se constituye el 1 de febrero de 1906 y su objetivo era “la adquisición, explotación y desarrollo del establecimiento ballenero que tienen los señores *Klempau, Anwandter i Compañía* en el puerto de Corral i se dedicará a la pesca de la ballena i a la pesquería en general i a la compra-venta i elaboración de materias primas correspondientes a su objeto”. El capital social de la empresa era de \$ 300.000 divididos en 3.000 acciones de \$ 100 cada una¹⁷. Los estatutos de la *Sociedad* fueron aprobados y su funcionamiento autorizado el 14 de mayo de 1906¹⁸, reducidos a escritura pública el 5 y el 15 de junio de 1906, respectivamente¹⁹. Se declara legalmente instalada el 15 de mayo de 1907²⁰. Luego de un par de años de funcionamiento la sociedad vende su patrimonio a una empresa noruega que se había formado en Sandefjord para “hacerse cargo simultáneamente de la empresa chilena [...] y de su ampliación, con otro buque ballenero y una fábrica de guano”²¹. La sociedad se establece en Sandefjord, Noruega, el 1 de diciembre de 1908²² y se legaliza en Chile el 7 de diciembre de 1909, constituyendo una sociedad en comandita por acciones, denominada *Sociedad Ballenera Christensen y Cía.*²³, cuyo objetivo era “la caza de ballenas i otras industrias relacionadas con ella” con un capital social de “quinientas mil coronas moneda noruega dividida en cuatrocientas acciones de un mil doscientos cincuenta coronas cada una, pagadas en la totalidad de su valor”²⁴. Esta sociedad, a su vez, vende en 1913 “los establecimientos de su propiedad, ubicados en San Carlos y junto a la villa de Corral con todas sus instalaciones, además de dos vapores balleneros y un vaporcito estanque, en doce mil libras esterlinas”²⁵. Para adquirir estos bienes se forma la *Sociedad Ballenera de Corral*, que protocoliza sus estatutos ante el Notario de Valdivia el 22 de diciembre de 1913, declarando que el objeto de la sociedad anónima es “la pesca i beneficio de ballenas i elaboración de sus derivados” y que el capital social es de “veinte mil libras esterlinas, divididas en dos mil acciones de diez libras esterlinas cada una, totalmente pagadas”²⁶. Después de los trámites correspondientes exigidos por las autoridades se autoriza la existencia de la sociedad, aprobando sus estatutos y declarándola legalmente instalada el 24 de julio de 1914 mediante Decreto Supremo N° 2.012 del Ministerio de Hacienda²⁷. La Sociedad Ballenera decide vender sus activos y pasivos en 1935 a la Compañía Industrial S.A., siendo aprobada la venta y ratificada de forma unánime por sendas reuniones generales extraordinarias de accionistas realizadas el 24 de diciembre de 1935 en Valdivia²⁸ y Valparaíso²⁹. Esta ratificación implicaba para la *Sociedad Ballenera de Corral* solicitar su disolución y liquidación anticipada, aprobada el 2 de abril de 1936³⁰.

En 1921 los comerciantes Francisco Molina, de Valdivia, y José María Raposo, de Santiago, protocolizan las escrituras de una sociedad colectiva por acciones denominada *Pescadores Chile y Noruega*. El capital social era de doscientos cincuenta mil pesos divididos en diez mil acciones de veinticinco pesos cada una³¹. La sociedad es inscrita en el Registro de Comercio de Valparaíso el 30 de abril de 1921 y su objetivo era “explotar la industria de la pesca en las costas de Chile i del Ecuador i mares adyacentes, i beneficiar el pescado ahumándolo o colocándolo en conserva o llevando el pescado a los puertos de la República para su consumo inmediato, i se dedicará

¹⁷ Escrituras Públicas, 1906, Vol. I, N° 161. *Archivo Conservador de Bienes Raíces de Valdivia*.

¹⁸ D.S. N° 2087 del Ministerio de Hacienda. *Diario Oficial* [Santiago, Chile], 29 de mayo de 1906. Expediente completo en Fondo Ministerio de Hacienda, Decretos, Vol. 3759, 1906. *Archivo Nacional* [Santiago, Chile].

¹⁹ Registro de Sociedades N° 16, fs. 31-41v y N° 17, fs. 41v-43, *Archivo Conservador de Bienes Raíces de Valdivia*.

²⁰ D. S. N° 1100, Ministerio de Hacienda. *Diario Oficial* [Santiago, Chile], 18 de mayo de 1907. Expediente completo en Fondo Ministerio de Hacienda, Decretos, Vol. 3867, 1907. *Archivo Nacional* [Santiago, Chile].

²¹ Aktieindbydelse til dannelse af et selskab for hvalfangst paa Syd-amerikas vestkys [Invitación para participar en la formación de una empresa para la caza de ballenas en las costas occidentales de Sudamérica], Sandefjord, octubre, 1908. *Barthelmess Whaling Archive*, Colonia, Alemania.

²² Carta de Lars Christensen a Signe Ross, Sandefjord, 17 de noviembre de 1908. *Barthelmess Whaling Archive*, Colonia, Alemania.

²³ Escrituras Públicas, 1909, Vol. VI, N° 387, 7 de diciembre de 1909. *Archivo Conservador de Bienes Raíces de Valdivia*.

²⁴ Estatutos *Sociedad Ballenera Christensen & Co.*, sociedad en comandita por acciones. Valdivia: Imprenta Comercio, 1911: 4.

²⁵ Escrituras Públicas, 1913, Vol. V, N° 433, 22 de octubre de 1913. *Archivo Conservador de Bienes Raíces de Valdivia*.

²⁶ Escrituras Públicas, 1913, Vol. VI, N° 470, 22 de diciembre de 1913. *Archivo Conservador de Bienes Raíces de Valdivia*.

²⁷ Registro de Sociedades, 1914, N°s 31 y 32, 13 de agosto de 1914, fs. 25v-30v; 30v-31. *Archivo Conservador de Bienes Raíces de Valdivia*; Estatutos de *Sociedad Ballenera de Corral*. En *Diario Oficial* [Santiago, Chile], 20 de agosto de 1914.

²⁸ Acta de Reunión General Extraordinaria de accionistas de la Sociedad Ballenera de Corral, 24 de diciembre de 1935. Fondo Ministerio de Hacienda, Decretos, Vol. 14, 1936. *Archivo Nacional* [Santiago, Chile].

²⁹ Acta de Asamblea General Extraordinaria de accionistas de la *Compañía Industrial*, 24 de diciembre de 1935. Fondo Ministerio de Hacienda, Decretos, Vol. 14, 1936. *Archivo Nacional* [Santiago, Chile].

³⁰ D.S. N° 1.380, 2 de abril de 1936. Ministerio de Hacienda. *Diario Oficial* [Santiago, Chile], 13 de abril de 1936.

³¹ Escrituras Públicas de Santiago [Pedro N. Cruz], 1921, N° 807, 25 de abril de 1921, v. 2921, fs.742-744. *Archivo de la Administración del Archivo Nacional* [Santiago, Chile].

también a la venta o refinación del aceite de ballena i a todas las industrias que se relaciones con la pesca”³². Para desarrollar sus objetivos la sociedad adquiere en Buenos Aires en ochenta mil nacionales³³ el vapor ballenero *Penguin*, cuya compra se protocoliza en Valdivia mediante escritura pública del 22 de febrero de 1922³⁴. Además arrienda por tres mil pesos anuales a Alamiro Guzmán Moreno “una parte de la isla de Guafo, de propiedad de este último, por el plazo de siete años, contados desde el primero de noviembre de mil novecientos veintiuno”³⁵. En este terreno se instalará la planta ballenera de la sociedad, que se construirá entre 1922 y 1923. Por la magnitud del negocio, los socios deciden transferir los activos y pasivos de la *Sociedad de Pescadores de Chile y Noruega* a una nueva sociedad, también en comandita por acciones, denominada *Sociedad de Pesca Thomassen y Compañía*, cuyo socio gestor era Tiedeman Thomassen, ahora en solitario, y también deciden disolver la *Sociedad Pescadores de Chile y Noruega*³⁶. La sociedad se constituye en Valdivia con el objetivo de “a) adquirir el establecimiento ballenero, el vapor *Penguin* i demás bienes de la *Sociedad Pescadores Chile i Noruega*; b) continuar la explotación de la industria de la pesca, beneficio de ballenas y refinería de aceite, c) dedicarse a cualquier otra rama de la industria pesquera que se estimare oportuno atender”. El capital social era el mismo, de \$ 500.000, “constituido por el establecimiento ballenero de Guafo, vapor ballenero *Penguin*, útiles de pesca, existencia en aceite, carbón y leña, créditos y dinero efectivo aportado por los socios i dividido en quinientas acciones de un mil pesos cada una, de las cuales corresponden al socio gestor veinticinco acciones y las demás a los socios comanditarios”³⁷. La *Sociedad Ballenera de Corral* compra los activos de la *Sociedad de Pesca Thomassen y Compañía*³⁸ y se hace cargo de la planta ballenera ubicada en caleta Samuel, isla Huafo, mucho más cerca de los cotos de caza en la zona del golfo de Corcovado que la empresa recorría desde sus orígenes.

CHILOÉ

En Chiloé se instala la *A/S Pacific* o *Ballenera del Pacífico* como se la conoció en Chile. En 1910 se publica en la prensa noruega una invitación a suscribir acciones de la sociedad hasta constituir un capital de 500.000 coronas, donde cada acción tenía un valor de 1.000 coronas. En dicha invitación se señalaba que la empresa tenía una estación terrestre en San Pedro, en Chile, dos cazadores balleneros, una fábrica flotante y un buque a vapor de transporte³⁹. Los estatutos de la *A/S Pacific* fueron originalmente registrados en Oslo el 9 de junio y 1 de octubre de 1910 y luego en Sandefjord, el 2 de diciembre del mismo año. El capital social era de 400.000 coronas (Bøgen 1955: 204). La empresa tiene grandes pérdidas y su futuro es analizado en una Asamblea General realizada el 18 de octubre de 1913 en la ciudad de Arendal, Noruega, donde se informa sobre “la posición de la empresa y la cuestión de su disolución o continuación”⁴⁰. La empresa resuelve disolverse ese mismo año. En 1917, la *Sociedad Ballenera de Corral* compra en 30.000 coronas “la estación abandonada de San Pedro, en la isla de Chiloé”, siendo todas las instalaciones “desarmadas y subidas a bordo” del *Vesterlide* y enviadas a Corral en el mismo velero, “que llegó con la venta” (Risting 1922: 568; Bøgen 1955: 205).

³² Registro de Comercio de Valparaíso, 1921, N° 209, 30 de abril de 1921. fs. 211v-212. *Archivo de la Administración del Archivo Nacional* [Santiago, Chile].

³³ Nombre con el que se conocía la moneda vigente en esa época en la República Argentina.

³⁴ Escrituras Públicas de Valdivia [Miguel Varela], 1922, N° 197, 22 de febrero de 1922, fs. 124v-129. *Archivo Conservador de Bienes Raíces de Valdivia* [Valdivia, Chile].

³⁵ Escrituras Públicas de Santiago [José Vicente Fabres], 1921, N° 3, 2 de noviembre de 1921, V. 2937, fs. 2v-4v. *Archivo de la Administración del Archivo Nacional* [Santiago, Chile].

³⁶ Escrituras Públicas de Valdivia [Miguel Varela], 1924, Tomo I, N° 244, 16 de febrero de 1924, fs. 192v-194. *Archivo Conservador de Bienes Raíces de Valdivia* [Valdivia, Chile].

³⁷ Escrituras Públicas de Valdivia [Miguel Varela], 1924, N° 245, 16 de febrero de 1924, fs. 194-201. *Archivo Conservador de Bienes Raíces de Valdivia* [Valdivia, Chile].

³⁸ Escrituras Públicas de Valdivia [Miguel Varela], 1924, Tomo II, N° 1662, 9 de octubre de 1924, fs. 1297-1299v. *Archivo Conservador de Bienes Raíces de Valdivia* [Valdivia].

³⁹ *Aftenposten* [Oslo, Noruega], 30 de abril de 1910.

⁴⁰ *Aftenposten* [Oslo, Noruega], 2 de octubre de 1913.

LA CAZA MODERNA DE BALLENAS EN CHILE: DESARROLLOS INDUSTRIALES (1936-1983)

La segunda mitad del siglo XX vio surgir dos modelos de industria ballenera que estarán presentes en Chile, uno hasta fines de la década de los 60 y el otro hasta fines de la década de los 70. El primero, representado desde 1936 por la *INDUS*, que intentará un negocio a gran escala, cuya finalidad es asegurar la materia prima para la elaboración de sus productos como jabones, detergentes, velas, aceites y margarinas; y el otro, representado por *Juan Macaya e Hijos* desde 1932 (y probablemente desde antes), una sociedad comercial de tipo familiar, cuyo objetivo es la producción y venta de productos directamente derivados de la ballena, como aceite y abono.

COMPAÑÍA INDUSTRIAL S.A.

La Compañía Industrial S.A. se forma como sociedad anónima en Valparaíso a fines de 1900. Varios hombres de negocios vinculados a la industria, tanto de Valparaíso como de Santiago, se unen para formar la empresa, registrando sus escrituras el 12 de diciembre de 1900 ante el Notario de Valparaíso Tomás Ríos González⁴¹. El gobierno rápidamente autoriza su existencia, aprueba sus estatutos⁴² y más tarde la declara legalmente instalada⁴³.

La INDUS era una sociedad anónima fundada en 1900 con un capital inicial de £ 75.000, con el propósito de “ampliar los establecimientos para la elaboración de productos químicos, abonos artificiales, jabones, velas e industrias anexas de los señores Anwandter & Körner, en Santiago”. Posteriormente ingresa al negocio de los perfumes y detergentes; y, a comienzos de los 30, la empresa “se involucra en la producción de aceites vegetales y animales tanto para alimento como para uso industrial y también en la producción de margarina vegetal” (Indus 1951: 2).

Una serie de dificultades con las importaciones de materias primas impulsa a la empresa a considerar que “las ballenas podían ser una importante fuente de aceite y grasa y, en consecuencia, comienza sus operaciones balleneras en 1936” (Indus 1951: 2). Decide adquirir los buques de la *Comunidad Chileno Noruega de Pesca* (un buque factoría, *Presidente Alessandri*, y dos buques cazadores, el *Chile* y el *Noruega*), y todos los activos de la Sociedad Ballenera de Corral (Indus 1951: 7), entre los que se contaban las plantas de San Carlos de Corral y caleta Samuel de isla Huafo y dos buques cazadores, el *Samson* y el *Scott* (Pastene & Quiroz 2010: 8). En 1938 vende el *Presidente Alessandri*, considerado inadecuado para los propósitos de la compañía (Quiroz & Carreño 2010), y compra el *Cóndor*, “uno de los vapores de mayor tonelaje de la Marina Mercante Nacional” (Indus 1938: 7), acondicionándolo como buque factoría en los Astilleros Las Habas de Valparaíso (*op. cit.*: 9).

Desde esa fecha la INDUS se ve involucrada en la caza pelágica, “o sea, cazando cetáceos en alta mar, lejos de la costa y elaborando el aceite en los mismos parajes de la caza, mediante los servicios del buque fábrica” (Indus 1951: 7). Las dificultades de la explotación pelágica obliga a la empresa a construir plantas balleneras. En 1943 inicia sus operaciones la planta de Quintay, en Valparaíso, que estaba equipada para la producción de aceite y carne de ballena, y en 1956 fue inaugurada una segunda planta en caleta Bajo Molle, cerca de Iquique. Estas plantas se dedicaban tanto a la caza como al faenamiento de cetáceos, llegando a cazar hasta treinta ballenas diarias en su época de mayor productividad. Se extraía el aceite de las ballenas para elaborar jabón, uno de los principales subproductos que se comercializaban. Entre 1964 y 1967 la INDUS se asocia con una empresa japonesa, la *Nitto Whaling Co.*, que “aporta cinco modernos buques cazadores y un buque frigorífico” (Pastene & Quiroz 2010: 8). En 1965 deja de funcionar la planta de Los Molles y en 1967 la de Quintay.

⁴¹ D.S. Ministerio de Hacienda N° 10, 8 de enero de 1901 *Diario Oficial* (Santiago de Chile), 29 de enero de 1901.

⁴² Ídem nota anterior.

⁴³ D.S. Ministerio de Hacienda N° 319, 22 de enero de 1901. *Diario Oficial* (Santiago de Chile), 2 de febrero de 1901.

FAMILIA MACAYA

El otro emprendimiento ballenero está constituido por las operaciones de la familia Macaya primero en la isla Santa María y luego en caleta Chome. Los orígenes de la caza de ballenas en el seno de esta familia son en cierto modo “mitológicos”. Su iniciador, Juan Macaya Aravena, habría aprendido el oficio de ballenero de Juan da Silva, un portugués que llega a la isla en 1890. Da Silva habría aprendido las artes de la caza y procesamiento de las ballenas en las islas Azores, desde donde se habría embarcado en los veleros balleneros norteamericanos (Hernández 1998: 43; cf. Salvo 2000). La relación ballenera de estos dos personajes se materializó con la creación de la *Sociedad de los dos Juanes*, y sellada además por el matrimonio de Juan Da Silva con Isabel Macaya (sobrina de don Juan). La sociedad no duró mucho tiempo, “apenas lo suficiente para que los Macaya descubrieran su vocación ballenera y aprendieran las técnicas de caza del portugués” (Sepúlveda 1997). La *Sociedad de los dos Juanes* usaba chalupas balleneras y arpones manuales para la cacería y precarias instalaciones en la costa noreste de la isla Santa María para su procesamiento (Sepúlveda 1997). El año 1932 se constituye la *Compañía Chilena de Pesca y Comercio Juan Macaya Aravena e Hijos*, e instala una planta para el procesamiento de ballenas en Puerto Macaya, isla Santa María. Adquieren dos remolcadores a vapor, los que tenían como función principal trasladar no solo las chalupas hacia las ballenas sino también las ballenas cazadas hacia la costa para su procesamiento en las instalaciones de tierra (Pastene 1982; Hernández 1998; Espinoza 2011).

En 1944 se adquiere el *Juan I* (ex-INDUS 2), el primer buque cazador de vapor que posee la empresa. La adquisición de este buque implica el ingreso de la empresa en la caza moderna de ballenas. En 1946 el nombre de la empresa cambia a *Compañía de Pesca y Comercio de Macaya Hermanos*, y se comienza a planificar el traslado de la planta al continente, pues el aumento de la producción hace insuficiente la infraestructura instalada en la isla. En 1948 adquieren el fundo Los Lobos, en la península de Hualpén, muy cerca del puerto de Talcahuano, donde se encuentra caleta Chome, y se inicia la construcción de una nueva planta en esa caleta. Entre 1950 y 1954 la empresa adquiere cuatro nuevos buques cazadores, todos de origen británico. La industrialización llevada a cabo por los Macaya se realizó sobre la base de un núcleo familiar extenso y no necesariamente sobre criterios económicos, como ocurrió con la gran mayoría de las balleneras de Chile. La factoría ballenera comienza una profunda crisis en Chome a mediados de los 60, que intentarán resolver uniendo sus fuerzas con empresas japonesas: en 1967 con la *Nitto Whaling Co. Ltda.*, y diez años después, en 1977, con la *Taiyo Fishery Co. Ltda.* El resultado de estas alianzas no fue satisfactorio y en 1983 la ballenera cierra definitivamente sus puertas.

LA DOCUMENTACIÓN DEL “EQUIPAMIENTO” BALLENERO

La caza de ballenas se puede definir, en forma simple, como la “matanza intencional de grandes cetáceos para obtener productos económicamente útiles” (Reeves & Smith 2006: 82). En la práctica, esta definición implica la realización de dos tareas separadas pero indisolubles: por un lado la “matanza intencional” y por el otro el “procesamiento”, que permite la “obtención de productos económicamente útiles”. Cada una de estas labores requiere de un “equipamiento” específico. En la caza moderna de ballenas la “matanza” es realizada con un “buque cazador” y el “procesamiento” por una “fábrica”, sea una planta costera o una flotante. Estos objetos, “una fábrica”, “un buque”, son, sin duda, “piezas de gran complejidad” y su documentación es un proceso que no podemos describir en detalle en esta oportunidad.

REGISTRO DE FÁBRICAS, BUQUES Y BUQUES FÁBRICA

Sin embargo, creemos oportuno incluir listados que sirvan como registro general del equipamiento ballenero, con algunos datos que consideramos, por ahora, más relevantes. En el caso de las factorías, las hemos registrado con un número correlativo, nombre, año de inicio de los trabajos, lugar donde fue instalada, sociedades que la gestionaron y período en el que estuvo en operación. En el caso de los buques, usamos un número correlativo, nombre, año de construcción, nombre y ubicación del astillero y período en el que fueron utilizados en la caza de ballenas en las costas de Chile.

Tabla 1. Plantas balleneras en las costas de Chile

N°	NOMBRE	AÑO	LUGAR	SOCIEDAD BALLENERA	PERÍODO
1	Bahía Águila	1905	Punta Arenas	Soc. De Bruyne, Andresen y Cía. Soc. Ballenera de Magallanes	1905-1906 1906-1915
2	San Carlos de Corral	1906	Valdivia	Soc. Ballenera y Pesc. de Valdivia Soc. Ballenera Christensen y Cía. Sociedad Ballenera de Corral Compañía Industrial S.A.	1906-1908 1909-1913 1913-1935 1936-1938
3	San Pedro Sur	1909	Isla San Pedro	Soc. Ballenera del Pacífico	1909-1913
4	Huafo	1922	Isla Huafo	Soc. Pesc. de Chile y Noruega Soc. Thomassen y Cía. Sociedad Ballenera de Corral Compañía Industrial S.A.	1922-1924 1924-1924 1924-1935 1935-1938
5	Puerto Macaya	1932	Isla Santa María	Soc. Com. Macaya Hnos.	1932-1949
6	Chome	1951	Talcahuano	Soc. Com. Macaya Hnos.	1951-1983
7	Quintay	1943	Valparaíso	Compañía Industrial S.A.	1943-1967
8	Bajo Molle	1954	Iquique	Compañía Industrial S.A.	1954-1964

Tabla 2. Lista de buques cazadores utilizados en Chile

N°	NOMBRE	AÑO	ASTILLERO, CIUDAD, PAÍS	PERÍODO
1	<i>Almirante Montt</i>	1905	Framnaes mek. Vaerksted, Sandefjord, Noruega	1905-1916
2	<i>Almirante Uribe</i>	1906	Framnaes mek. Vaerksted, Sandefjord, Noruega	1906-1916
3	<i>Almirante Valenzuela</i>	1906	Framnaes mek. Vaerksted, Sandefjord, Noruega	1906-1916
4	<i>Almirante Goñi</i>	1912	Framnaes mek. Vaerksted, Sandefjord, Noruega	1912-1916
5	<i>Almirante Señoret</i>	1906	Nylands mek. Vaerksted, Oslo, Noruega	1910-1913
6	<i>Ravn</i>	1908	Framnaes mek. Vaerksted, Sandefjord, Noruega	1909-1913
7	<i>Svip</i>	1906	Framnaes mek. Vaerksted, Sandefjord, Noruega	1909-1913
8	<i>Don Louis</i>	1911	Framnaes mek. Vaerksted, Sandefjord, Noruega	1911-1912
9	<i>Skjoldo</i>	1882	Nylands mek. Vaerksted, Oslo, Noruega	1911-1913
10	<i>Germania</i>	1903	Akers mek. Vaerksted, Oslo Noruega	1906-1910
11	<i>Noruega</i>	1908	Framnaes mek. Vaerksted, Sandefjord, Noruega	1908-1915
12	<i>Ballena</i>	1910	Akers mek. Vaerksted, Oslo Noruega	1910-1930
13	<i>Corral</i>	1911	Nylands mek. Vaerksted, Oslo, Noruega	1911-1915
14	<i>Fyr</i>	1911	Framnaes mek. Vaerksted, Sandefjord, Noruega	1911-1930
15	<i>Penguin</i>	1909	Framnaes mek. Vaerksted, Sandefjord, Noruega	1931-1935
16	<i>Samson</i>	1908	Akers mek. Vaerksted, Oslo Noruega	1913-1936
17	<i>Scott I</i>	1902	Akers mek. Vaerksted, Oslo Noruega	1932-1936
18	<i>Chile</i>	1911	Framnaes mek. Vaerksted, Sandefjord, Noruega	1933-1935
19	<i>Noruega 2</i>	1904	Framnaes mek. Vaerksted, Sandefjord, Noruega	1933-1935
20	<i>Indus 5</i>	1930	Nylands mek. Vaerksted, Oslo, Noruega	1946-1951
21	<i>Indus 6</i>	1929	Nylands mek. Vaerksted, Oslo, Noruega	1946-1953

N°	NOMBRE	AÑO	ASTILLERO, CIUDAD, PAÍS	PERÍODO
22	<i>Indus 7</i>	1930	Smith's Dock Co. Ltd., Middlesbrough, Inglaterra	1946-1962
23	<i>Indus 8</i>	1930	Smith's Dock Co. Ltd., Middlesbrough, Inglaterra	1947-1954
24	<i>Indus 9</i>	1930	Akers mek. Vaerksted, Oslo Noruega	1951-1962
25	<i>Indus 10</i>	1932	Smith's Dock Co. Ltd., Middlesbrough, Inglaterra	1951-1963
26	<i>Indus 11</i>	1932	Smith's Dock Co. Ltd., Middlesbrough, Inglaterra	1951-1966
27	<i>Indus 12</i>	1937	Framnaes mek. Vaerksted, Sandefjord, Noruega	1955-196?
28	<i>Indus 14</i>	1937	Framnaes mek. Vaerksted, Sandefjord, Noruega	1955-196?
29	<i>Indus 15</i>	1943	Framnaes mek. Vaerksted, Sandefjord, Noruega	1955-1966
30	<i>Indus 16</i>	1945	Smith's Dock Co. Ltd., Middlesbrough, Inglaterra	1959-1970
31	<i>Indus 17</i>	1945	Smith's Dock Co. Ltd., Middlesbrough, Inglaterra	1959-1968
32	<i>Indus 18</i>	1948	Harima SB Works Ltd., Aioi, Japón	1960-1968
33	<i>Indus 19</i>	1949	Harima SB Works Ltd., Aioi, Japón;	1960-1968
34	<i>Juan II</i>	1926	Smith's Dock Co. Ltd., Middlesbrough, Inglaterra	1950-1963
35	<i>Juan III</i>	1936	Smith's Dock Co. Ltd., Middlesbrough, Inglaterra	1954-197?
36	<i>Juan IV</i>	1936	Smith's Dock Co. Ltd., Middlesbrough, Inglaterra	1954-1979
37	<i>Juan V</i>	1936	Smith's Dock Co. Ltd., Middlesbrough, Inglaterra	1954-197?
38	<i>Juan 9</i>	1967	Niigata Engineering Co, Niigata, Japón	1977-1983

Tabla 3: Lista de buques fábrica utilizados en Chile

N°	NOMBRE	AÑO	ASTILLERO, CIUDAD, PAÍS	PERÍODO
1	<i>Gobernador Bories</i>	1892	W. Gray & Co. Ltd, West Hartlepool, Inglaterra	1906-1914
2	<i>Gobernador Bories 2</i>	1893	Workman, Clark & Co, Belfast, Irlanda del Norte	1914-1915
3	<i>Rubens</i>	1872	Iliff, Mounsey & Co, Sunderland, Inglaterra	1909-1915
4	<i>Tioga</i>	1890	Burmeister & Wain, Copenhage, Dinamarca	1910-1913
5	<i>Águila</i>	1888	W. Pickersgill & Sons, Sunderland, Inglaterra	1911-1912
6	<i>Vesterlide</i>	1872	F. Weston, Yarmouth, Nova Scotia, Canada	1909-1917
7	<i>Orión</i>	1889	W. Pickersgill & Sons, Sunderland, Inglaterra	1914-1915
8	<i>Presidente Alessandri</i>	1891	Lobnitz & Co., Renfrew [Glasgow], Escocia	1933-1936
9	<i>Indus BF</i>	1904	Flensburger Schiffsbau G.S, Flensburg, Dinamarca	1938-1939

FÁBRICAS

Los cetáceos eran procesados en plantas terrestres para producir, en un comienzo, aceite y abono (Tønnesen & Johnsen 1982: 39-40). El proceso productivo desarrollado en una planta ballenera terrestre puede ser descrito, al mismo tiempo, como algo muy simple y muy complejo: “era simple, ya que hay unas pocas líneas de producción, que terminan en dos o tres productos principales, aceite y harina o guano de ballenas”, pero era bastante complejo en sus detalles técnicos, representados por “numerosas y diversas cocinerías, estanques, separadores, válvulas, cintas transportadoras y tuberías, que iban en todas las direcciones” (Basberg 2004: 83). Todo el proceso comenzaba con la llegada de la ballena a la planta. La ballena era amarrada con una línea al huinche e izada a la rampa y luego a la plataforma de descuartizamiento. Allí se separaba el tocino, la carne y los huesos que iban, cada uno, a sus propias unidades de cocción o “cocinerías”. De las tres cocinerías se obtenía aceite y una mezcla de líquidos y sólidos que eran enviados a plantas de purificación. Los residuos sólidos eran enviados a la planta de harina o de guano (Basberg *op. cit.*: 83-84). Estas operaciones forman parte de lo que

se ha denominado “tradición ballenera noruega” (Pastene y Quiroz 2010) o caza moderna de ballenas (Tønnesen & Johnsen 1982). La producción de carne fresca destinada al consumo humano implica modificaciones en el diseño de las plantas ocupadas en esta tarea.

En Chile se construyeron ocho plantas industriales terrestres destinadas al procesamiento de las ballenas, distribuidas entre Punta Arenas por el sur e Iquique por el norte. La primera y la más meridional fue la de bahía Águila, situada a 60 km al oeste de Punta Arenas. Esta planta fue levantada en 1905 por la *Sociedad De Bruyne, Andresen y Cía.* (Nicholls 2010). En 1906 la *Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia* levanta una planta en San Carlos de Corral, Valdivia, y en 1909 la *Ballenera del Pacífico* hace lo mismo en isla San Pedro, al sur de Quellón, Chiloé. La *Sociedad Pescadores de Chile y Noruega* construye entre 1922 y 1923 una planta en caleta Samuel, isla Huafo, al sur de la isla grande de Chiloé (Quiroz 2010). En la década de 1930 la *Sociedad Comercial Juan Macaya e Hijos* construye una pequeña planta en puerto Macaya, isla Santa María, en el golfo de Arauco, trasladada en 1950 a Chome, en el continente, al sur de Talcahuano (Carreño y Espinoza 2012). La *Compañía Industrial S.A.* inaugura en 1943 su planta de Quintay, al sur de Valparaíso, y en 1956 la última planta ballenera que se construye en Chile, en Bajo Molle, al sur de Iquique.

La documentación de las instalaciones de una planta ballenera implica necesariamente un proceso que involucra el uso de información proveniente de diversas fuentes, de documentos escritos y visuales, de testimonios orales, de las mismas ruinas. Hacer el ejercicio para cada una de las plantas, en el contexto de un trabajo de esta naturaleza, parece excesivo. Pero creo que es interesante mostrar la información que cada una de las fuentes puede ofrecernos para comprender el significado de una “pieza” de este tipo.

En febrero o marzo de 1906 la planta de bahía Águila recibe la visita del periodista inglés H.A. Broome, quien entrega un relato breve pero muy interesante sobre el mundo de la cacería de ballenas, el “deporte de los reyes”, describiendo tanto los procesos que ocurren en la planta de procesamiento, el “lado prosaico” de la industria ballenera, donde la captura propiamente tal sería, parafraseándolo, su “lado heroico”. El periodista tuvo la oportunidad de participar en una campaña gracias a una invitación del capitán del *Almirante Montt* Gunner Olsen (Broome 1913: 296). “Cuarenta millas al oeste de Punta Arenas, bajo el cabo Froward y cerca del faro San Isidro, se encuentra una pequeña bahía sin litoral, encerrada, excepto hacia el mar, por cerros cubiertos de nieve e impenetrables bosques sumergidos en las orillas del mar. Es conocida como bahía Águila. Aquí, la Sociedad Ballenera de Magallanes ha retirado los árboles podridos cubiertos de musgos y la húmeda maleza para construir una planta terrestre para procesar el aceite de ballena. Un varadero equipado con huinches de vapor y cables de cadenas, se inclina en una suave pendiente hacia arriba desde el agua y en él las ballenas muertas son arrastradas hasta las paredes de la fábrica. Los hombres cortan con afilados instrumentos la carne de los animales en piezas de diez pies de largo y un pie de grosor, que son levantados por un gancho y soltados en la parte superior de la fábrica, donde se deslizan por un enorme canal de madera en cuya base cuchillos rotatorios cortan cada trozo en pequeños pedazos que luego caen en grandes digestores de vapor en cuyo fondo hay una abertura donde el aceite es envasado en barriles para su envío. Uno se acostumbra a la carnicería diaria, pero nunca al enfermante olor que emana de la misma bahía, donde toda la basura se tira y las carcasas desnudas de años anteriores flotan y se niegan a hundirse” (Broome 1913: 295-296). La Figura 1 nos muestra una vista de la planta ballenera de bahía Águila desde uno de los buques de la Sociedad Ballenera de Magallanes

El 2010 entrevistamos en Quellón, Chiloé, a Onofre Almonacid, que había conocido la planta de Huafo cuando era muy joven. Don Onofre indica: “Llegamos allá, a Guafo y ahí vi cómo se faenaban las ballenas, cómo las cazaban y cómo las llevaban allá, al lugar, porque había una tremenda rampa que habían hecho de cemento con unas canaletas. [...] Cuando llegaba la ballena la tiraban con un motor porque ¿quién lo podría tirar ese tremendo animal, gigante! y lo tiraban así, lo subían arriba de la rampa esa, de losa, de cemento y ahí lo descuartizaban... lo partían con unos mangos, así con corvo así, unos mangos largos y lo partían y le sacaban pedazos grandes, pedazos grandes que de ahí los arrastraban y lo subían [...] arriba de ese [salón] y ahí lo tiraban con ganchos, mandaban un ganchazo ahí y lo tiraban al hoyo y eso caía a las calderas abajo, entonces, a una cierta distancia de la carne ponían una plancha de fierro, después de eso volvían a poner todo, tripales y todo, todo; y ahí no quedaba nada, solo la sangre que caía y ahí iba todo a las calderas, las tripas y todo, a las calderas no más. Y ahí afuera tenían unas cañerías con llaves, todos los estanques esos, las calderas y ahí cuando ya llenaban hasta arriba, todo, le abrían la llave de calorías, el vapor, y eso empezaba a derretirse en más o menos en una hora, que yo miré todo eso, me acuerdo, yo miraba, como chico es intruso, no me tomaban en cuenta que yo andaba ahí y veía cómo caía el agua, en más o menos una hora empezaba a caer, ya empezaba a cocerse la carne y empezaba a caer el aceite en una y en la otra y en la otra y en la otra y así, pero distintos aceites. Yo pensaba en mi ignorancia... ¿cómo se clasificaba el aceite bueno, el aceite malo, el aceite que era pa’ negocio, el otro que no?, y todo iba saliendo así en las cañerías. Tenían estanques que recibían el aceite de la ballena”⁴⁴.

⁴⁴ Entrevista de Paula de la Fuente con Onofre Almonacid, Quellón, noviembre de 2008.

Figura 1. Planta ballenera de Bahía Águila, 1907
[Foto de E. Binnie, Archivo Iconográfico Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Punta Arenas]



No podemos incluir fotografías del resto de las plantas balleneras, pero no podemos dejar de mostrarles la de San Carlos de Corral, cerca de Valdivia, y la de Chome, al sur del puerto de Talcahuano (Figuras 2 y 3).

Sin duda, uno de los rasgos constructivos que identifican una factoría ballenera es la denominada “plataforma de descuartizamiento”, elemento que “la hace visualmente diferente de cualquier otra planta industrial” y constituye su verdadero núcleo (Basberg 2004: 86) (ver Figura 3).

Hemos escogido presentar una descripción de la plataforma de descuartizamiento de la planta de Quintay. La plataforma de descuartizamiento era una estructura semirrectangular de concreto, de unos 50 x 25 m, con una cubierta de madera, unida a una rampa, un plano inclinado que llegaba hasta el agua. A un costado de la rampa estaba el muelle. Los barcos cazadores dejaban las ballenas en una boya, cerca de la costa, y regresaban al mar para continuar cazando. Isaías Jaramillo indica que las ballenas eran remolcadas desde las boyas al muelle de la planta ballenera en unas pequeñas embarcaciones llamadas *pangas*: “había unos botes, unas *pangas* que se llamaba, [...] las ballenas] que estaban en las boyas había que traerlas al muelle en las *pangas* y con temporal iban a buscarlas igual, los botes parecían de papel encima del agua y las acarreaban igual”⁴⁵. En el muelle estaba el *donkey*, una pequeña grúa que era utilizada para izar las ballenas a la rampa. José recordaba que “antes amarraban las colas de las ballenas solo con cabos metálicos, sin embargo, así se cortaban las colas de las ballenas y estas caían nuevamente al mar, y tenían que hacer una tremenda maniobra para sacarlas [...] después mandaron a hacer la *jaiba* y dio tanto resultado que nunca se les cortó la cola, y donde la agarraba, mientras más tiraba más apretaba”⁴⁶. Isaías agrega que para llevar la ballena a la plataforma de descuartizamiento se usaba un huinche grande, situado en la parte posterior de la plataforma y “este tiraba un cable, un cable guía, una *línea*, que llegaba hasta el muelle donde lo pescaba el *donkey* que tenía una tremenda tenaza, *jaiba* que le decían, y esa la metían en la cola de la ballena. [...] con ese [*huinche*] tiraba la ballena hasta llegar arriba [...] y los *huinches* chicos, en los lados de la cama de descuartizamiento, con esos trataban que la línea no se moviera, no se tumbara

⁴⁵ Entrevista de Paula de la Fuente con Isaías Jaramillo, Quilpué, febrero 2010.

⁴⁶ Entrevista de Paula de la Fuente con José Barrios, Quintay, enero 2010

Figura 2: Planta ballenera de San Carlos de Corral, 1930
[Foto Archivo Iconográfico Museos Histórico y Antropológico M. van de Maele, Universidad Austral de Chile, Valdivia]

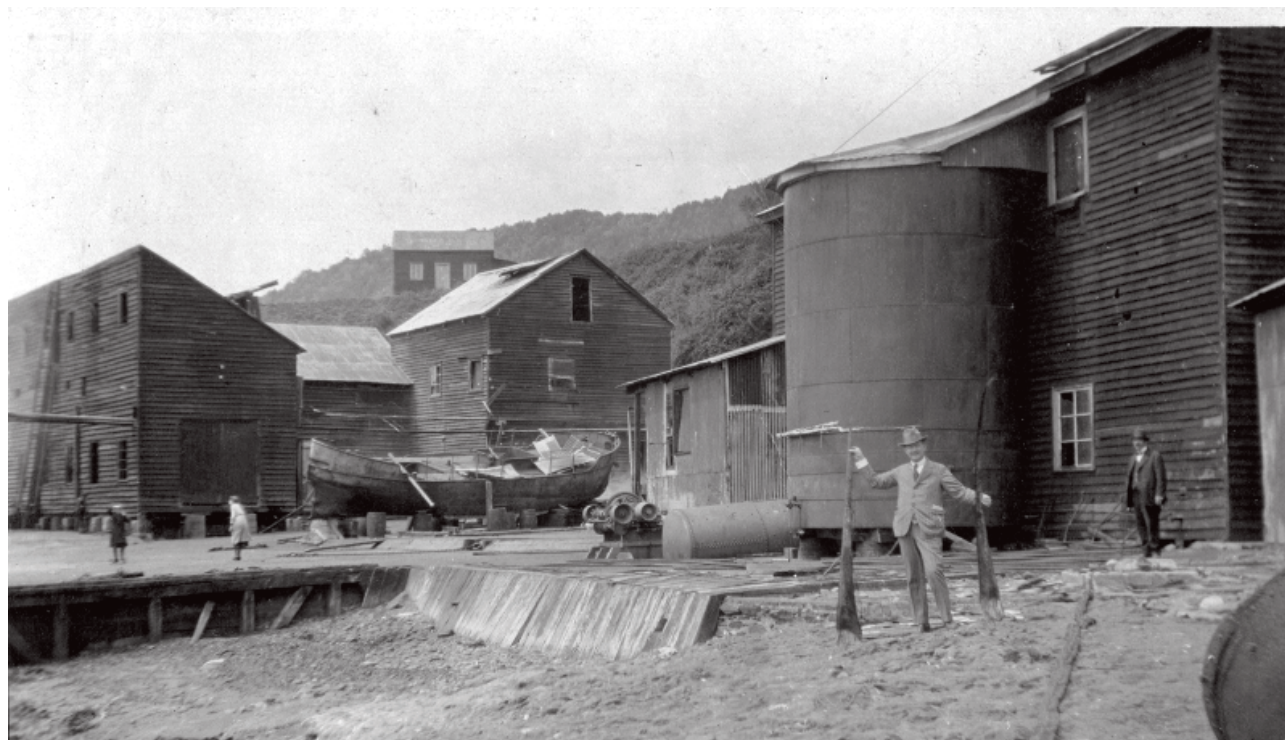


Figura 3: Planta ballenera de Chome, 1978
[Foto Gentileza Luis Pastene]



para los lados”⁴⁷. José nos cuenta que “deben haber habido por lo menos unos diez *huinches*, porque en todas partes había *huinches*, estaban pa’ tirar, tiraban para allá, tiraban para acá, sacaban para todos lados [...], con dos *huinches* daban vuelta la ballena y con otro le sacaban el cuero”⁴⁸. Su hermano Daniel Barrios agrega que “cuando le sacaban el cuero por una parte, después pescaban la ballena, hacían una maniobra y la daban vuelta, con los *huinches* empezaban a virar, a virar, y la daban vuelta para el otro lado y le sacaban la otra parte de cuero por el otro lado, después le iban sacando los lomos, después las tripas, después las costillas, iban sacando con los cuchillos las costillas, iban saliendo las costillas enteritas, se cortaban así, un corte no más, y se iban echando a los *cocinadores*”⁴⁹. Para descuartizar a los cetáceos se usan unos cuchillos curvos, que eran como “una echona, esa para cortar trigo, [...] pero con el filo por fuera, porque uno al trabajar va cortando la carne con la espalda del cuchillo”⁵⁰. El procesamiento de una ballena era rápido, duraba entre cuatro y ocho horas (Berríos 2010). Los autoclaves estaban en un extremo de la plataforma de descuartizamiento, “por debajo, y la pura boca estaba aquí arriba [...] por la boca nosotros les tirábamos para abajo la carne [...] hasta que llenábamos ese autoclave, que era más o menos de unos cuatro o cinco metros de alto y tenía unos cuatro o cinco metros por lo menos de circunferencia”⁵¹. José recuerda que para sacar el tocino usaban un gancho: “el gancho era de un fierro que estaba arqueado en la punta, [...] el tocino es una tira larga, entonces la iban cortando con los cuchillos en pedazos cuadrados y eso lo iban tirando, con esos ganchos lo iban tirando adentro para cocinarlos”⁵².

La lectura de este texto nos muestra los equipos y herramientas más conspicuos presentes en una plataforma de descuartizamiento. El *donkey*, las *jaibas*, los *huinches*, los *cuchillos*, los *ganchos* son algunos de los elementos nombrados en los relatos que se usaban en las labores de descuartizamiento de los grandes cetáceos. En la Figura 4 vemos una vista de la plataforma de descuartizamiento de la planta de Quintay y en las Figuras 5 y 6 imágenes del donkey y el huinche principal.

Figura 4: Plataforma de descuartizamiento de la planta ballenera de Quintay, 1950
[Foto Gentileza Héctor Mendieta]



⁴⁷ Entrevista de Paula de la Fuente con Isaías Jaramillo, Quilpué, febrero 2010.

⁴⁸ Entrevista de Paula de la Fuente con José Barrios, Quintay, enero 2010.

⁴⁹ Entrevista de Paula de la Fuente con Daniel Barrios, Quintay, enero 2010.

⁵⁰ Entrevista de Violeta Berríos con Alfredo Marín, Quintay, julio 2009.

⁵¹ Entrevista de Violeta Berríos con Alfredo Marín, Quintay, julio 2009.

⁵² Entrevista de Violeta Berríos con José Barrios, Quintay, octubre 2009.

Figura 5: El donkey de la planta de Quintay, 1960
[Foto Archivo Museo Arqueológico y Antropológico de Casablanca]

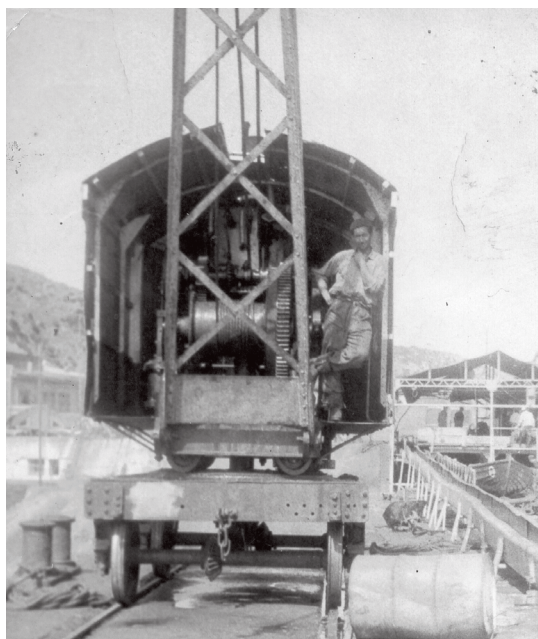
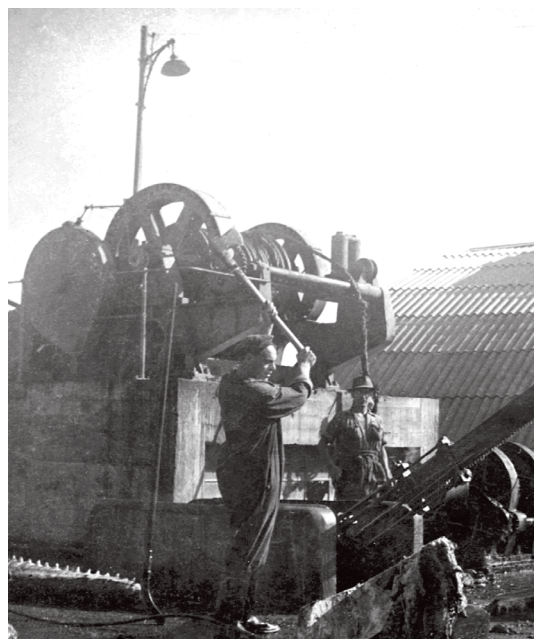


Figura 6: El huinche principal de la planta de Quintay, 1960
[Foto Gentileza Mauricio Álvarez]



Evidentemente la ballenera de Quintay no se agota en la plataforma de descuartizamiento. Está la Cuadrilla de Alzamiento, los Estanques de Aceite, la Planta de Refinación, la Planta de Esperma o de Jabón, la Planta de Harina, la Planta de Huesos, la Planta de Cenizas y Soda, el Pañol de Herramientas, la Planta de Electricidad, las Calderas, el Pabellón de Administración y el Pabellón de Oratoria.

Tampoco las construcciones existentes estaban relacionadas solo con los procesos productivos. En una cota superior, sobre un acantilado, detrás de las instalaciones, estaba la casa del administrador de la ballenera, casas dormitorios o cuadras para los trabajadores solteros, casas particulares para los trabajadores con sus familias, un casino o comedor, un policlínico, un almacén, una cancha de fútbol y una imagen de la virgen. En el casino se proyectaban películas.

BUQUES CAZADORES

Durante todo el período que abarca la caza moderna de ballenas en Chile [1905-1983] se utilizaron 38 buques cazadores, el más antiguo construido en 1882 y el más nuevo en 1967. La mayoría de los buques (65,8%) fue construido en tres astilleros noruegos y el resto en uno de Inglaterra [26,3%] y dos de Japón [7,9%].

H. Broome tuvo también la oportunidad de subirse al *Almirante Montt*, y su impresión fue que el buque estaba muy limpio, sin huellas de la presencia de ballenas. Este buque “fue diseñado para perseguir, matar y remolcar estos mamíferos a la planta terrestre de bahía Águila”. Si el arponero logra un disparo exitoso, “se baja de inmediato un bote de los pescantes del vapor, llevando consigo largos rollos de manguera de plástico conectada con el motor del barco y armados en su otro extremo con un tubo de metal de boca afilada. Este se hunde en el lado de la ballena capturada, y se bombea aire en su intestino para evitar su hundimiento. El mamífero se deja inflado sobre las olas, con banderolas que dan cuenta exacta de su paradero, y en el viaje de regreso es recogido y remolcado a la fábrica en la costa. A veces cuatro o cinco ballenas son llevadas lentamente a bahía Águila, el viaje dura diez días a dos semanas”. Si el disparo falla y la ballena huye y no es bueno, “pero si se sumerge es mucho peor, porque si no está herida de muerte, ingresa abajo en las profundidades más grandes, llevándose con ella la reputación del tirador”. El periodista señala que Olsen era un tirador de primera y tenía que serlo porque si fallaba o le daba a la ballena y huía o se hundía, “corría el riesgo no solo de perder la ballena sino también un valioso arpón y una cantidad indefinida de la más fina cuerda de cáñamo, con un valor de al menos nueve libras, para no decir nada del bono que recibía de una libra por cada ballena capturada” (Broome, *op. cit.*: 295). Esta descripción permite, sin duda, caracterizar adecuadamente la caza moderna de ballenas y el procesamiento de sus carcassas en instalaciones costeras (Figura 7).

Figura 7: El *Almirante Montt*, primer ballenero moderno chileno, 1905
[Foto Hvalfangstmuseet, Sandefjord, Noruega]



Las empresas chilenas adquirieron 36 buques adicionales, muy semejantes entre sí, variando solamente su tamaño, el motor, el combustible del motor y modernización de sus sistemas de navegación.

Pero el último buque cazador adquirido fue el *Juan 9*, por la empresa Macaya Hermanos. El *Juan 9*, “no puede ser considerado un típico buque factoría, sino algo intermedio entre un buque cazador y los buques factorías más grandes”. Era un híbrido no solo capaz de “cazar ballenas con el cañón arponero instalado en su proa, sino que también podía poner la ballena a bordo [...], como] estaba equipado con cámaras frigoríficas, la carne de ballena podía ser almacenada inmediatamente después de la captura, [...sin embargo], el buque no tenía el equipamiento necesario para procesar los otros productos de la ballena”, como la grasa y los huesos (Pastene & Quiroz 2010: 88).

El *Juan 9* era una nave construida en 1967 por *Niigata Shipbuilding Co.*, Niigata, Japón, como *Orient Maru N° 2* para *Tokushima Suisan Co.* Fukuoka, Japón. Con un arqueo de 349 GT y 138 NT, estaba impulsada por un motor diésel, de ocho cilindros, con una potencia de 1.680 BHP. Sus dimensiones [eslora/manga/puntal] eran 147,64/26,25/9,84 pies. Fue el primer buque en usarse como pesquero-arrastrero de abadejo en la zona del estrecho de Bering, continuando en esas labores hasta que en 1976 Estados Unidos establece una zona de conservación pesquera exclusiva de 200 millas contiguas al mar territorial⁵³. En 1976 la nave es adquirida por *Taito Seiko Co.*, subsidiaria de *Taiyo Fishery Co.*, y luego vendida a *Paulmy Inc.*, Monrovia, Liberia, recibiendo el nombre de *Paulmy Star N° 3*. El buque es registrado bajo bandera panameña, extendiéndole el Cónsul General de la República de Panamá en Kobe, Japón, una Patente Provisional de Navegación el 5 de enero de 1977⁵⁴. La empresa Macaya Hermanos arrienda el buque en 1977⁵⁵ y lo adquiere definitivamente en 1980⁵⁶. El *Juan 9* es finalmente inscrito el 31 de enero de 1983 con el N° 2342 en el Registro de Naves Mayores de la Marina Mercante de Chile⁵⁷ (Figura 8).

⁵³ Magnuson-Stevens Fishery Conservation and Management Act. U.S. Public Law 94-265, 13 de abril de 1976.

⁵⁴ Patente Provisional de Navegación N° 7107-PEXT. Dirección Consular y de Naves, Marina Mercante Nacional de la República de Panamá. Kobe, 5 de enero de 1977.

⁵⁵ Decreto Supremo N° 377, Ministerio de Agricultura, 1 de septiembre de 1977. *Diario Oficial* (Santiago de Chile), N° 29.864, 16 de septiembre de 1977.

⁵⁶ Registro de Hipotecas, N° 99, Macaya Hnos. y Cía. a Paulmy Inc. por *Juan 9 ex-Paulmy Star N° 3*, 16 de marzo de 1983. *Archivo Notarios de Concepción*.

⁵⁷ Registro de Naves Mayores, Libro N° 11, *Juan 9*. Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Armada de Chile. Valparaíso, 31 de enero de 1983.

Tal como la plataforma de descuartizamiento es el rasgo más distintivo de una factoría ballenera, el “cañón arponero” lo es del buque cazador. Esta herramienta está compuesta de un cañón, de diversos calibres, y el arpón, que tiene una cabeza explosiva. H. Broome relata que en la proa del buque, “en una plataforma levantada, se instalaba un cuasimortero o cañón, montado sobre un dispositivo giratorio, y terminado en una pistola. Tomando la culata de la pistola, el arponero podía estar detrás de su arma, seguro de un retroceso muy corto, y así apuntar rápido con el tiempo más malo, y si en un momento era necesario, podía modificar su trayectoria”. Debajo de la boca del cañón, fuera de la borda, “ocupando la posición donde normalmente iría el mascarón de proa de un barco, había una pequeña plataforma sobre la que estaban enrolladas, [...] muchas brazas de la cuerda de cáñamo mencionada. Estaba conectada a una cadena, que entraba por la boca del cañón y se sujetaba con un pivote al centro dentro del arpón y también se insertaba en la boca de la pistola, con el explosivo en su recámara” (Broome 1913: 297) (Figura 9).

Don Bernardino Bórquez, de Quellón, en Chiloé, nos relata que “los buques eran sencillitos, lo único que ahí estaba el cañón para tirar el arpón, porque el arpón era tirado con un cañón, un cañoncito chico así, y el proyectil que iba tenía espoletas, era cargado en la punta, entonces llegaba a la ballena y se abría y no salía, tenía patas y se abría y quedaba encarnado en la ballena, y de ahí la ballena empezaba a correr y el buque se dejaba parado de máquinas y que lo remolcara la ballena, y la ballena se cansaba, entonces lo tiraban al lado y lo lanceaban con unas lanzas para desangrarla y para matarla también, después le ponían una bandera a la ballena y la dejaban mar afuera, en tal parte, en tal punto, y cuando ya tenían 3 o 4 las empezaban a buscar y las traían remolcando, ya sea a San Pedro o a Guafo donde se trabajaba [...] Los barquitos eran así no más, una cosita sencilla, deben de haber tenido unos sesenta metros de eslora, no más tenían, ni eso. Yo no me acuerdo, en ese tiempo no sabía apreciar [...] tenían buena máquina sí, debe de haber corrido unas doce millas, sí. Eran buques de fierro. Eran barquitos noruegos porque la inscripción del barquito era noruego, el *Scott*, nombre noruego, el *Pengüin*, nombre noruego, le decían el *Pingüino*, igual venía grabado con soldadura, tenía grabado aquí en la parte de la línea de cubierta, en la proa [...], venían a veces a Quellón, en Coldita lo vimos siempre”⁵⁸.

Figura 8: El *Juan 9*, el último ballenero chileno, en la bahía de San Vicente, 1977
[Foto Gentileza Luis Pastene]



Figura 9: El cañón arponero del *Indus 17* en manos de don Héctor Macaya, 1975
[Foto Gentileza Luis Pastene]



BUQUES FÁBRICA

En Chile se adecuaron nueve buques para el procesamiento de ballenas aunque solamente se ocuparon ocho, pues el *Gobernador Bories 2* no alcanzó a operar antes de la disolución de la Sociedad Ballenera de Magallanes.

Una narración del procesamiento en los buques factoría podemos obtenerlo de uno de los informes de Liouville, biólogo de la Expedición de Charcot en 1906-1907, cuando habla de isla Decepción, en las Shetlands del Sur: “No hay la menor huella de construcciones sobre la orilla. Ni clips para izar las ballenas con un cabrestante hasta el lugar en que se hallan las calderas; ni planta terrestre con sus

⁵⁸ Entrevista de Paula de la Fuente con Bernardino Bórquez, Quellón, noviembre 2008.

negras chimeneas; ni talleres; ni galpones para los toneles. Nada del clásico paisaje industrial de las balleneras visitadas en Noruega [...] Entonces ¿dónde obtiene esta gente su aceite? Simplemente a bordo de los grandes barcos. Allí se encuentran las calderas, las palanganas, los talleres y la carpintería para reparar las barricas. Un montón de toneles vacíos ocupa en efecto su puente, cuyo pico no se ve, bajo cuatro filas de barriles [...] Sus chimeneas echan humo permanentemente. Es una usina flotante [...] [...] al menos cada dos horas se redoblan los gritos de las aves, porque algo ha venido a turbar su reposo: es uno de los pequeños cazadores que franquea el paso, y trae hasta junto a los transportes, una, dos o tres ballenas, productos de su caza. El animal es desatado; su cadáver va a aumentar el cuadro de despojos que flotan junto al gran vapor, y en los cuales trabajan hombres sumidos hasta los hombros en delantales impermeables, armados de grandes cuchillos y desde embarcaciones planas. Una vez que [el vapor] ha dejado el cuerpo del cetáceo, el cadáver atraca junto al 'carga'. Algunos hombres suben a bordo y vuelven con paquetes. Se reembarcan rápido y el pequeño navío, luego de hacer sonar su sirena como despedida, navega por el paso y desaparece hacia alta mar, a caza de un nuevo botín". El procesamiento del producto incluía el corte y cocimiento del tocino y el posterior almacenaje en el barco del aceite obtenido en barriles (Liouville 1913). No era muy eficiente el procesamiento de los cetáceos con este método, pues se perdía mucho aceite y los huesos no se usaban.

CONCLUSIONES

Nos parece que podemos hablar de la existencia de un patrimonio ballenero chileno, no solo material sino también inmaterial, que deberíamos proteger. Este estudio debe entenderse como un intento para llamar la atención sobre este tema.

Muy poco nos queda del patrimonio ballenero de Chile. No es el momento de preguntarse por las causas sino solamente señalar la pérdida. Ninguno de los 47 buques, cazadores y fábricas, que participaron en la aventura ballenera chilena se conserva completo, o en partes, en el país. Sin embargo, hay uno que sobrevive: es el *Veslegut ex-Almirante Goñi*, que luego de una larga historia que incluye su participación en la Segunda Guerra Mundial, ha sido recuperado por un grupo de entusiastas noruegos, encabezados por Håvard Haraldsson Saleny sigue navegando en las costas del norte de Noruega. Tenemos algunos arpones en museos públicos y otros en manos privadas. Eso es todo, pero, aunque puede no parecer mucho, es necesario registrarlo y documentarlo.

La mayoría de las plantas balleneras están muy destruidas. De las más antiguas, bahía Águila, San Carlos de Corral, San Pedro, Huafo y Puerto Macaya en isla Santa María, su presencia es prácticamente invisible. Entre las más nuevas se conservan algunas de sus construcciones, pero el deterioro, sobre todo en la planta de Chome, ha sido muy rápido. La planta de Bajo Molle, al sur de Iquique, la más nueva de todas, es la que mejor se conserva pero está en peligro como las anteriores. Solo en la planta ballenera de Quintay se han implementado proyectos que han logrado recuperar algunas de sus estructuras y está en estudio su declaratoria de monumento histórico.

Como sabemos que una imagen dice más que mil palabras, queremos terminar este trabajo mostrando dos secuencias de dos fotografías cada una.

La primera secuencia muestra una fotografía de la planta ballenera de San Carlos de Corral funcionando a plena capacidad, allá por 1931 y otra que tomamos en 2012. A pesar de las diferencias de ángulos, de la existencia de cambios en el nivel de mar, de terremotos y tsunamis, podemos confirmar que lo que antes era un próspero establecimiento industrial es hoy solamente una pequeña playa. Si nos acercamos y vemos de nuevo esa playa, podemos encontrar restos de la planta ballenera de San Carlos sepultados en la arena (Figuras 10 y 11).

La segunda secuencia muestra imágenes de personas que participaron en la caza de ballenas en las costas de Chile. En casi 80 años muchas personas participaron de esta actividad en diversos puestos, desempeñando distintas profesiones y oficios: gerentes, accionistas, capitanes, abogados, arponeros, pilotos, fogoneros, maestros descuartizadores, gancheros, alambreros, cocineros, ayudantes de maestros, ingenieros, marineros, etc. Muchos de ellos fueron "maestros" de otros, transmitiendo el conocimiento sobre las prácticas balleneras a lo largo de todo Chile, desde Huafo y San Carlos de Corral a Quintay y Bajo Molle (De la Fuente & Quiroz 2011). Las fotografías son un homenaje a todos los trabajadores balleneros de Chile (Figuras 12 y 13).

Figura 10: Planta ballenera de San Carlos de Corral, 1931
[Foto Gentileza Erik Evensen]



Figura 11. Planta ballenera, vista desde la playa de San Carlos, 2012
[Foto Daniel Quiroz]



Figura 12: Un grupo de trabajadores de la planta ballenera de Chome, 1975 [Foto Gentileza Luis Pastene]



Figura 13: La tripulación del *Indus 11*, 1954 [Foto Gentileza Héctor Mendieta]



AGRADECIMIENTOS

Este trabajo se desarrolló en el marco de los proyectos “La cacería de ballenas en las costas de Chile: una mirada desde la antropología” [Fondecyt 108115] y “Antropología e historia de la industria ballenera en Chile, 1936-1983” [Fondecyt 1110826]. Mis sinceros agradecimientos a Paula de la Fuente y Violeta Berríos por las conversaciones que tuvimos sobre los datos que recogieron entre ex trabajadores de las balleneras. Mi reconocimiento a Luis Pastene, Erik Evensen, Héctor Mendieta, Mauricio Álvarez, Hvalfangst Museet, Sandefjord, Noruega, Museo Histórico Nacional, Museo Histórico y Antropológico de Valdivia, Museo Antropológico y Arqueológico de Casablanca e Instituto de la Patagonia de Punta Arenas, por las fotografías facilitadas para este trabajo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AAGARD, B. 1930. *Fangst og Forskning i Sydshavet*. Gyldendal Norsk Forlag, Oslo.
- ADIE, S. & B. L. BASBERG 2009. The first antarctic whaling season of Admiralen (1905-1906). The diary of Alexander Lange. *Polar Record* 45 (234): 243-263
- 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. 2004. The shore whaling stations at South Georgia: a study in Antarctic industrial archaeology. Oslo: Novus Forlag.
- BASBERG, B.L. 2008. Hegemonic transition: American and Norwegian whaling in the 19th and 20th century. *International Journal of Maritime Studies*, 20 (2): 201-222.
- BERRÍOS, V. 2010. *Recuerdo y olvido como parte de una historia: la Ballenera de Quintay*. Memoria para optar al título de Antropóloga Social, Universidad de Chile, Departamento de Antropología.
- BØGEN, H. S. I. 1955. 70 år. Lars Christensen og hans samtid. Oslo: Johan Grundt Tanum.
- BROOME, H.A. 1913. *The Log of a Rolling Stone*. The Riverside Press Limited, Edinburgh.
- BROWN, S.G. 1976. Modern whaling in Britain and the north-east Atlantic Ocean. *Mammal Review*, 6 (1): 25-36.
- CARREÑO, G. & A. ESPINOZA 2012. El arpón se queda en la familia: la ballenera Macaya en el golfo de Arauco. En Adomilli, G., L. D'Ambrosio, G. Carreño & F. Miller (editores) *Povos e coletivos pesqueiros*. Río Grande: Editora da FURG, pp. 67-92.
- CARTES, A. 2009. *Los cazadores de Mocha Dick. Balleneros chilenos y norteamericanos en el sur del océano de Chile*. Santiago: Pehuén.
- 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.
- DE LA FUENTE, P. y D. QUIROZ, 2011. Los chilotes en la ballenera de Quintay. *Revista Chilena de Antropología* 24 (2): 171-191.
- ESPINOZA, A. 2011. *El Camino de la Ballena. De Santa María a Chome, de Chome al fondo del Mar*. Tesis para optar a título de Antropólogo Social. Universidad Academia de Humanismo Cristiano, Escuela de Antropología.

- FILIPPI, A. 1997. El comodoro Andresen y la ballenería antártica chilena. *Revista de Marina*, 115 (3): 247-257.
- GUZMÁN, J. 2006. Whales and whaling in Chile. En Ringstad, J.E. (ed.) *Whaling and History II. New perspectives*. Sandefjord: Sandefjordmuseene.
- HART, I. 2001. *Pesca. The history of the Compañía Argentina de Pesca, Sociedad Anónima, of Buenos Aires*. Aidan Ellis Publishing, Salcombe.
- HERNÁNDEZ, J. 1998. *Donde viven las ballenas. Actividades balleneras en la isla Santa María y Chome del pionero Juan Macaya Aravena*. Concepción: Aníbal Pinto.
- HOHMAN, E.P. 1935. American and Norwegian whaling: a comparative study of labor and industrial organization. *The Journal of Political Economy*, 43 (5): 628-652.
- INDUS, 1938. *La industria ballenera*. Compañía Industrial S.A., Valparaíso.
- INDUS, 1951. *50 años al servicio del país*. Compañía Industrial S.A., Valparaíso.
- JACKSON, G. 1978. *The British Whaling Trade*. A & C Black Publishers Ltd., London.
- LIOUVILLE, J. 1913. Cétacés de l'Antarctique (Baleinoptères, ziphiidés, delphinidés). En *Deuxième expédition antarctique française (1908-1910) commandée par le Dr Jean Charcot. Sciences naturelles: documents scientifiques*. Masson et Cie, Paris.
- 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. 2004. Antecedentes históricos sobre la caza de cetáceos en Chile. *Boletín Antártico Chileno*, 23 (1): 7-12.
- NICHOLLS, N. 2010. La Sociedad Ballenera de Magallanes: de cazadores de ballenas a héroes que marcaron la soberanía nacional. *Historia (Santiago)*, 43: 41-78.
- PASTENE, L. 1982. *Análisis de las Capturas de Ballenas Efectuadas por la Industria Ballenera Nacional en el Sector del Pacífico Sur Oriental Correspondiente a Chile y Consideraciones del Estado Actual de Dicha Industria y Desarrollo Histórico*. Tesis para optar al Título de Biólogo Marino, Universidad de Concepción, Facultad de Ciencias Biológicas y de Recursos Naturales.
- PASTENE, L.A. y D. QUIROZ, 2010. Outline of the History of Whaling in Chile. En International Center for Folk Culture Studies (eds.). *Human Culture from the Perspective of Traditional Maritime Communities, International Symposium Report No. 1*. Kanagawa Shimbun Press, Kanagawa, pp. 73-98.
- QUIROZ, D. 2010. Breve crónica de la cacería de ballenas en la zona de Valdivia (1906-1936). *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 19: 75-98.
- QUIROZ, D. 2011. La flota de la Sociedad Ballenera de Magallanes: historias y operaciones en los mares australes (1905-1916). *Magallania*, 39 (1): 33-58.
- QUIROZ, D. y G. CARREÑO, 2010. El último sueño del capitán "Adolfus" Andresen: la caza de ballenas en aguas magallánicas (1933-1935). *Magallania*, 38 (1): 37-60.
- REEVES, R.R. & T.D. SMITH, 2006. A taxonomy of world whaling: operations, eras, and data sources. En *Whales, whaling and ecosystems* (ed.) J.A. Estes, D.P. De Master, D.F. Doak, T.M. Williams y R.L. Brownell, Jr. Berkeley: University of California Press, pp. 82-101.
- RISTING, S. 1922. *Av Hvalfangstens Historie*. Kristiania: J.W. Cappelens Forlag.
- SALVO, L. 2000. *Historia de la industria pesquera en la región del Bío Bío*. Santiago: Lom Ediciones.
- SEPÚLVEDA, J. 1997. La epopeya de la industria ballenera chilena. *Revista de Marina*, 115 (6): 544-553.
- SEPÚLVEDA, 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.
- TØNNESSEN, J.N. y A.O. JOHNSEN, 1982. *The History of Modern Whaling*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press.

Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos
 Cazadores modernos de ballenas en las costas de Chile (1905-1983)
 Daniel Quiroz Larrea

Registro de Propiedad Intelectual N° 243.563
 ISBN 978-956-244-289-3

Diagramación e impresión
 Andros Impresores
 Julio 2014