

## OPERACIONES BALLENERAS DE LA INDUS EN AGUAS PATAGÓNICAS: AÑOS INICIALES (1936-1939)<sup>1</sup>

DANIEL QUIROZ<sup>2</sup> Y PAULA DE LA FUENTE<sup>3\*</sup>

### RESUMEN

En este trabajo nos interesa mostrar, desde una perspectiva antropológica e histórica, los inicios (1936-1939) de la Compañía Industrial S.A. (INDUS) como empresa ballenera, cuando la mayoría de sus operaciones se realizaban en aguas patagónicas. Estos años constituyen una etapa de experimentación que, posteriormente, decantará en la puesta en marcha de las plantas balleneras de Quintay (1943-1967) y Bajo Molle (1956-1965). Así, se presentan como el preludio de la aventura ballenera de la INDUS, compañía que con el tiempo logró transformarse en la industria ballenera chilena más conocida y, en términos cuantitativos, la más relevante de toda la historia ballenera nacional.

Es el cariz experimental de estos años iniciales lo que hace posible encontrar dos etapas, caracterizadas por dos modelos de caza y faenamiento distintos: entre los años 1936-1938 se dedicará principalmente a la caza costera desde las estaciones de San Carlos de Corral y Huafo, mientras que entre 1938-1939 operará bajo el modelo de caza pelágica, con el buque factoría *Indus B/F*. Posteriormente las estaciones y las operaciones balleneras en el sur serán abandonadas para concentrarse en Quintay.

**PALABRAS CLAVE:** operaciones balleneras, caza costera, caza pelágica, INDUS.

INDUS WHALING OPERATIONS IN PATAGONIAN WATERS: EARLY YEARS (1936-1939)

### ABSTRACT

In this paper we examine, from an anthropological and historical perspective, the early years (1936-1939) of Compañía Industrial S.A. (INDUS) as a whaling company, when most of its operations were conducted in Patagonian waters. These years are experimentation times, that afterwards lead to the establishment of Quintay (1943-1967) and Bajo Molle (1956-1965) whaling stations. Thus, this period is presented as a prelude to the whaling adventure of INDUS, a company that eventually to became the best known Chilean whaling industry and in quantitative terms, the most important of all national whaling history.

<sup>1</sup> Proyecto Fondecyt 1110826.

<sup>\*</sup> Condell 343, Providencia, Santiago; danielquiroz54@gmail.com; paulastranger@gmail.com; Becaria Beca Conicyt, Magister 2012.

Is the experimental aspect of these early years which makes it possible to find two stages, characterized by two different models of hunting and processing: between 1936 and 1938 with focus primarily on the coastal whaling from San Carlos de Corral and Huafo stations, while between 1938 and 1939 operate under the pelagic whaling model with the factory ship *Indus B/F*. The whaling operations and land stations in the south will be abandoned to concentrate on the construction of the Quintay whaling station.

KEY WORDS: whaling operations, coastal whaling, pelagic whaling, INDUS.

## INTRODUCCIÓN

En este trabajo nos interesa mostrar, desde una perspectiva antropológica e histórica, los inicios de la Compañía Industrial S.A. (INDUS) como empresa ballenera. Llamamos años iniciales al período que va desde 1936 a 1939, cuando la mayoría de las operaciones de la INDUS se realizaban en aguas patagónicas.

Este período resulta interesante de estudiar, en primer lugar, puesto que concentra las operaciones más desconocidas y menos documentadas de la INDUS, presentándose como la antesala de las actividades balleneras a gran escala desarrolladas por esta empresa a contar de la década de los cuarenta.

Asimismo, y no obstante que recoge el bagaje y la experiencia de empresas balleneras anteriores, para la INDUS se trata de una etapa de experimentación y aprendizaje que decantará, posteriormente, en la construcción y puesta en funcionamiento en 1943 de la planta procesadora de Quintay. Sería este cariz experimental lo que nos lleva a encontrar en sus inicios, dos etapas marcadas por modelos de cacería completamente distintos.

Entre los años 1936 y 1937 la INDUS se dedicará principalmente a la caza costera desde las estaciones de San Carlos de Corral y Huafo, mientras que para las temporadas de 1938 y 1939 operará bajo el modelo de caza pelágica, con el buque-factoría *Indus B/F*. Posteriormente las estaciones y las operaciones balleneras del sur serán abandonadas. La INDUS hará un breve receso entre 1940 y 1943, concentrando sus esfuerzos y capitales en el traslado de las operaciones más al norte, primero hacia la moderna planta faenadora de Quintay (1943-1967) y luego hacia Bajo Molle, Iquique (1956-1965).

## MATERIALES

No disponemos de demasiadas fuentes para estudiar los primeros años de funcionamiento de la INDUS en el ámbito ballenero. Tuvimos acceso al expediente relacionado con la compra de la Sociedad Ballenera de Corral<sup>3</sup> y revisamos publicaciones de prensa sobre la adquisición de los buques de la Comunidad Chileno Noruega de Pesca<sup>4</sup>. Tenemos una publicación oficial de la empresa realizada en 1938 que entrega algunos datos de gran interés, pero no muy abundantes<sup>5</sup>. Estudiamos, además, la cobertura de prensa que tuvo el hundimiento del *Indus 1* en 1939, que entrega alguna información sobre el funcionamiento de la actividad ballenera de la empresa en ese período<sup>6</sup>. Contamos también con un interesante informe elaborado en 1942 por A. C. Kenrick, miembro del Directorio de la INDUS, donde relata pormenorizadamente los movimientos

<sup>3</sup> Fondo Ministerio de Hacienda, Decretos, Vol. 14, 1936. *Archivo Nacional* (Santiago de Chile).

<sup>4</sup> Con otro objetivo (Quiroz y Carreño 2010) revisamos el diario *El Magallanes* (Punta Arenas) entre los años 1933 y 1936. Sobre la adquisición de los buques de la Comunidad Chileno Noruega de Pesca por parte de la INDUS encontramos información en ejemplares correspondientes a los meses de enero y febrero de 1936.

<sup>5</sup> *La industria ballenera*. Valparaíso: Compañía Industrial S.A., 1938. En 1941 se publica en la revista de la Liga Marítima de Chile otro texto que repite prácticamente los mismos datos que el anterior: La industria ballenera en Chile. *Nuestro Mar*, 88, 1941, pp. 31-32. Estos documentos pueden complementarse con otros dos textos oficiales más generales, publicados posteriormente: *50 años al servicio del país*. Valparaíso, Compañía Industrial S.A., 1951; *Compañía Industrial INDUS, 1900-1964*, Santiago, Compañía Industrial S.A., 1964.

<sup>6</sup> Los periódicos revisados entre los meses de septiembre y diciembre de 1939, fueron *La Cruz del Sur* (Ancud), *El Llanquihue* (Puerto Montt), *El Correo de Valdivia* (Valdivia), *El Sur* (Concepción), *La Unión* (Valparaíso) y *El Mercurio* (Valparaíso).

balleneros de la empresa entre 1936 y 1942<sup>7</sup>. Finalmente, tenemos algunas entrevistas etnográficas realizadas en enero de 2010 a algunos testigos de las actividades balleneras en Quintay.

#### LA INDUS, COMPAÑÍA INDUSTRIAL S.A.

La Compañía Industrial S.A. se forma como sociedad anónima en Valparaíso a fines del año 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 González<sup>8</sup>. El Gobierno rápidamente autoriza su existencia, aprueba sus estatutos<sup>9</sup> y más tarde la declara legalmente instalada<sup>10</sup>.

De acuerdo a sus estatutos, el objetivo de la compañía era la *fabricación i elaboración de productos químicos, abonos artificiales, jabones e industrias anexas*<sup>11</sup>. Para ello adquieren la *fábrica de abonos artificiales, jabones i otros productos* que poseía la sociedad Anwandter & Körner, en Carrascal, Santiago<sup>12</sup>, la que debería constituir el punto de partida de sus negocios, un impulso para lo que sería un largo y exitoso desarrollo industrial. El capital social de la empresa era de £ 75,000, dividido en 7.500 acciones de £ 10 cada una<sup>13</sup>. Los principales accionistas de la INDUS eran los ex dueños de la fábrica de Carrascal, Ernesto Anwandter y Teodoro Körner,

con 2.125 acciones cada uno, y luego estaban las sociedades Vorveck & Cia. y Weber y Cia., con 500 acciones cada una. Las restantes se repartían entre varios accionistas. El primer directorio de la compañía estaba compuesto por J. Fischer, N. Hudtwalcker, R. B. Schmidt, H. Holle, E. Anwandter y T. Korner<sup>14</sup>.

Durante las primeras décadas del siglo XX, la INDUS adquiere y fusiona varias empresas<sup>15</sup>, logrando consolidarse como una de las principales productoras de aceites comestibles, jabones, detergentes y abonos del país. Para adquirir la *Fábrica Nacional de Aceites Vegetales*, ubicada en la Población Vergara de Viña del Mar, la Compañía Industrial S.A. solicita aumentar su capital social y modificar sus estatutos, lo que es aprobado por el Gobierno durante el mes de octubre de 1907<sup>16</sup>. De esta manera se emiten cinco mil nuevas acciones de cien pesos nominales cada una, de las que se entregarían 2,400 a los accionistas de la *Fábrica Nacional de Aceites Vegetales* o “a su junta liquidadora” y el resto se colocaría oportunamente en “la plaza”, alcanzando el nuevo capital social nominal de la compañía 25,000 acciones de \$ 100 cada una<sup>17</sup>. En los años siguientes se continúa adquiriendo y fusionando empresas<sup>18</sup>, hasta que en la década de los 30, la producción de la compañía se concentra en dos plantas industriales, una localizada en Santiago y la otra en Viña del Mar<sup>19</sup>.

<sup>7</sup> Memorandum on Cia. Industrial for Mr. A.J. Pack. Report by Mr. Cran Kendrick, 17/12/42. *The National Archives* (Londres), FO 371/33776 C465846. El autor del informe es, en realidad, Arthur Cranmer Kenrick Bell, nacido en Valparaíso el 25 de abril de 1899. Sus padres eran Sir George Cranmer Kenrick (1863-1939) y Amy Elizabeth Bell (1859-1935), ambos nacidos en Australia. Casado con Carmela Lyon, tuvo varios hijos. Fue Cónsul Honorario del Reino Unido en Valparaíso por “31 años consecutivos, habiéndole entregado el cargo en 1990 a su hija Elizabeth Anne Kenrick de Krumm” (Peña Muñoz 2006: 127). Fallece en Valparaíso en 1993.

<sup>8</sup> D.S. Ministerio de Hacienda N° 10, 8 de enero de 1901 *Diario Oficial*, 29 de enero de 1901.

<sup>9</sup> D.S. Ministerio de Hacienda N° 10, 8 de enero de 1901 *Diario Oficial*, 29 de enero de 1901.

<sup>10</sup> D.S. Ministerio de Hacienda N° 319, 22 de enero de 1901. *Diario Oficial*, 2 de febrero de 1901.

<sup>11</sup> Artículo 2, Estatutos de la Compañía Industrial S.A. *Diario Oficial*, 29 de enero de 1901.

<sup>12</sup> Artículo 54, Estatutos de la Compañía Industrial S.A. *Diario Oficial*, 29 de enero de 1901.

<sup>13</sup> Artículo 5, Estatutos de la Compañía Industrial S.A. *Diario Oficial*, 29 de enero de 1901.

<sup>14</sup> Artículo 53, Estatutos de la Compañía Industrial S.A. *Diario Oficial*, 29 de enero de 1901.

<sup>15</sup> Entre estas se encontraba la Fábrica de Aceites, de Hörrmann y Cia., en la calle Cancha, en Viña del Mar [1902], la Fábrica El Progreso, de Antonio de la Narde, en Santiago [1902], la Fábrica de Jabones y Aceites Lautaro, de la Sociedad Guillermo Appel, en Coronel [1903], la Fábrica de Abonos artificiales y Jabones, de Esteban Othacehé, en Concepción [1903]. En *Compañía Industrial INDUS, 1900-1964*, Santiago, Compañía Industrial S.A., 1964, pp. 17-18.

<sup>16</sup> D.S. Ministerio de Hacienda N° 2359, 10 de octubre de 1907. *Diario Oficial*, 21 de octubre de 1907.

<sup>17</sup> Reforma de Estatutos de la Compañía Industrial. *Archivo Nacional* (Santiago de Chile), Fondo Ministerio de Hacienda, Vol. 3879, 1907.

<sup>18</sup> Como por ejemplo la Fábrica de Jabón y Perfumería La Virgen, en Concepción [1920] y la Fábrica de Jabones y Velas La Unión, de Parragué Hnos., en Santiago [1925]. En *Compañía Industrial...*, op.cit.: 18.

<sup>19</sup> En 1917 se concentra la producción de aceites en la planta de la Población Vergara, en Viña del Mar, y en 1928 se reúnen en la planta de Carrascal, ampliada considerablemente para atender la demanda de jabones, las tres fábricas que poseía la compañía en Santiago. En *Compañía Industrial...*, op.cit.: 18.

En el año 1935, la empresa decide extender sus actividades hacia la industria ballenera como parte de una política de autoabastecimiento que le permitiera proveerse de la materia prima necesaria para la elaboración de sus productos durante un período en el que comenzaba a manifestarse una gran escasez de grasa (Salazar e Inostroza 1997: 73). Hasta ese momento la materia prima la había obtenido de otras compañías, entre ellas la Sociedad Ballenera de Corral, pero la producción nacional era insuficiente para satisfacer su demanda por lo que una parte muy relevante debía importarla. La escasez internacional de grasa obligó a la empresa a emprender esta verdadera aventura ballenera (Betancourt 1966: 188-190). Pese a que la caza de la ballena no era su principal rubro productivo, con el tiempo la INDUS logró transformarse en la segunda mitad del siglo XX en la industria ballenera chilena más conocida y, en términos cuantitativos, la más relevante de toda la historia ballenera nacional.

#### LA CAZA COSTERA Y LAS OPERACIONES BALLENERAS DE LA INDUS ENTRE 1936 Y 1937

El primer movimiento de la INDUS en el ámbito ballenero es la compra de los activos y pasivos de la Sociedad Ballenera de Corral y de los buques de la Comunidad Chileno Noruega de Pesca, dos de las tres empresas que estaban, a mediados de la década de los '30, cazando ballenas en las aguas del centro sur y sur de Chile (Pastene y Quiroz 2010)<sup>20</sup>. Estas adquisiciones se realizan entre 1935 y 1936.

El 9 de diciembre de 1935 se firma ante el Notario de Valparaíso Juan Cavada una "promesa de venta o contrato ad-referendum" para la transferencia del "activo y pasivo" de la Sociedad Ballenera de Corral a la Compañía Industrial S.A., promesa que había sido reducida previamente a escritura pública con fecha 4 de diciembre de 1935 ante el Notario de Valdivia José Miguel Varela. Esta promesa de venta contemplaba los siguientes puntos: (a) la Compañía Industrial S.A. adquiere los activos y se hace cargo de los pasivos de la Sociedad Ballenera de Corral conforme a un balance e inventario que ésta practicaría extraordinariamente el 31 de marzo de 1936; (b)

como pago de la transferencia la Compañía Industrial S.A. entregaría a la Sociedad Ballenera de Corral, en perfecto dominio, 31.500 acciones con derecho a dividendos desde el ejercicio que comienza el 1° de abril de 1936 y termina el 31 de marzo de 1937; (c) las acciones tendrían un valor nominal de \$ 20 cada una y las emitiría especialmente por la vía de un aumento de capital de \$ 630.000; (d) las 31.500 acciones corresponden exactamente a 1,5 acciones de la Compañía Industrial S.A. por cada acción de la Sociedad Ballenera de Corral, de valor nominal de \$ 100<sup>21</sup>. En otras palabras, los accionistas de la Sociedad Ballenera de Corral recibirán \$30 por cada acción con valor nominal de \$ 100.

La promesa o contrato ad-referendum es aprobada y ratificada unánimemente por sendas reuniones generales extraordinarias de accionistas realizadas el 24 de diciembre de 1935, la de la Sociedad Ballenera de Corral en Valdivia<sup>22</sup> y la de la Compañía Industrial S.A. en Valparaíso<sup>23</sup>. Esta ratificación implicaba para la Sociedad Ballenera de Corral solicitar su disolución y liquidación anticipada, y para la INDUS el aumento de capital y por ende la reforma de sus estatutos, solicitudes que son aprobadas por los respectivos Decretos Supremos del Ministerio de Hacienda N° 1,380 y 1,381, ambos del 2 de abril de 1936<sup>24</sup>.

La INDUS realiza además una oferta de \$ 1.050.000 por los tres buques de la Comunidad Chileno Noruega de Pesca, *Presidente Alessandri, Chile y Noruega*, que habían salido a remate debido a la quiebra de la empresa<sup>25</sup>. El 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<sup>26</sup>. El 17 de febrero de 1936 llega un grupo de oficiales de la

<sup>21</sup> Acta de la Asamblea General Extraordinaria de accionistas de la Compañía Industrial del 24 de diciembre de 1935. Fondo Ministerio de Hacienda, Decretos, Vol. 14, 1936. *Archivo Nacional* [Santiago, Chile].

<sup>22</sup> Acta de la Reunión General Extraordinaria de accionistas de la Sociedad Ballenera de Corral del 24 de diciembre de 1935. Fondo Ministerio de Hacienda, Decretos, Vol. 14, 1936. *Archivo Nacional* [Santiago, Chile].

<sup>23</sup> Acta de la Asamblea General Extraordinaria de accionistas de la Compañía Industrial del 24 de diciembre de 1935. Fondo Ministerio de Hacienda, Decretos, Vol. 14, 1936. *Archivo Nacional* [Santiago, Chile].

<sup>24</sup> *Diario Oficial* (Santiago de Chile), 13 de abril de 1936.

<sup>25</sup> *El Magallanes* (Punta Arenas), 16 de enero de 1936.

<sup>26</sup> *El Magallanes* (Punta Arenas), 5 de febrero de 1936.

<sup>20</sup> La otra empresa era Juan Macaya e Hijos, formada en 1932, que cazaba ballenas con chalupas y arpones de mano, utilizando vapores como remolcadores (Hernández 1998).

Marina Mercante que llevan los buques a Valparaíso acompañados por el último *capitán del Presidente Alessandri*, señor Juan Felleberg, el telegrafista señor Carlos Jiménez y marinos de tripulación<sup>27</sup>. El 29 de febrero la flotilla deja Punta Arenas con rumbo a Valparaíso (Quiroz y Carreño 2010: 50).

El *Presidente Alessandri* era originalmente un carguero a vapor construido en 1891 por los astilleros Lobnitz & Co. (Renfrew, Reino Unido) para la empresa de cabotaje Worms, Josse & Cie (Le Havre, Francia), como *Suzanne et Marie*. Era un buque de 255 pies de eslora, 35½ pies de manga y 22 pies de puntal [... equipado con] un motor de triple expansión de 1400 HP<sup>28</sup>. El *Suzanne et Marie*, con Worms & Cie (Le Havre, Francia) como propietarios, aparece registrado en 1930 con un tonelaje de 1644 GRT<sup>29</sup>, impulsado por un motor de tres cilindros y triple expansión de 189 NHP<sup>30</sup>. Luego de ser adquirido en 1933 por A.A. Andresen, se le hicieron una serie de modificaciones en los astilleros Framnæs (Sandefjord, Noruega)<sup>31</sup>, para poder usarlo, bajo el nombre de *Presidente Alessandri*, como buque factoría en su nueva aventura ballenera en los mares del sur de Chile (Quiroz y Carreño 2010).

De esta manera, la flota de la INDUS entre 1936 y 1937 queda conformada por el buque factoría *Presidente Alessandri* y los buques cazadores *Indus 1 ex Chile*<sup>32</sup> e *Indus 2 ex*

*Noruega*<sup>33</sup>, de la Comunidad Chileno Noruega de Pesca, y los buques cazadores *Indus 3 ex Scott*<sup>34</sup> e *Indus 4 ex Samson*<sup>35</sup> de la Sociedad Ballenera de Corral. Esta era una flota algo antigua. El más nuevo de los buques cazadores, el *Scott I*, tenía ya 24 años, y el más antiguo, el *Noruega*, 32 años. Habían sido usados en forma intensa en la caza de ballenas en diversos lugares del planeta, especialmente en los mares antárticos, pero todavía estaban operativos.

La INDUS obtiene, además, las plantas balleneras de San Carlos de Corral y de Huafo de la Sociedad Ballenera de Corral. La primera había sido construida en 1906 por la Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia sobre la base del establecimiento que allí poseían Anwandter & Klempau, quiénes, a su vez, lo habían adquirido de Paulino Araya en 1904. Fue ampliada en 1909 por la Sociedad Ballenera Christensen y Cía. y remodelada posteriormente por la Sociedad Ballenera de Corral desde que se hace cargo de ella, en 1913.

La planta de caleta Samuel en isla Huafo fue probablemente construida entre 1923 y 1924 por la Sociedad de Pesca Thomassen y Hnos. (Valdivia, Chile), empresa que había adquirido los activos y

<sup>27</sup> *El Magallanes* (Punta Arenas), 17 de febrero de 1936

<sup>28</sup> *The Marine Engineer*, XIII. London: Office for Advertisements and Publications; p. 94. 1892.

<sup>29</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 (app. 2.83 m<sup>3</sup>). El tonelaje bruto de registro no es una medida del peso o desplazamiento del buque sino de volumen.

<sup>30</sup> NHP=Nominal Horse Power (Caballo de Fuerza Nominal) es una medida usada para estimar la potencia de los motores a vapor.

<sup>31</sup> *Sandefjord Blad* (Sandefjord, Noruega), 29 de diciembre de 1932.

<sup>32</sup> El *Chile* era un cazador ballenero a vapor con casco de acero, construido en 1911 por los astilleros *Framnæs Mekaniske Verksted* (Sandefjord, Noruega) para la A/S *Norrøna* (Sandefjord, Noruega) como *Norrøna II*. Era un buque de 170 GRT, con un motor de 86 NHP. Sus dimensiones [eslora/manga/puntal] eran 111,3/20,1/12,0 pies. El *Norrøna II* fue traspasado en 1913 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. En 1933 lo compra A.A. Andresen, pasando a llamarse *Chile*.

<sup>33</sup> El *Noruega* era un cazador ballenero a vapor con casco de acero, construido en 1904 por *Framnæs Mekaniske Verksted* (Sandefjord, Noruega) para A/S *Ørnen* (Sandefjord, Noruega) como *Hauken*. Era un buque de 120 GRT, con un motor de 52 NHP. Sus dimensiones eran 91,7/18,1/10,9 pies. El *Hauken* fue traspasado en 1912 a The Norwegian-Canadian Whaling Co. (Oslo, Noruega/Quebec, Canadá), en 1926 a A/S *Suderø* (Sandefjord, Noruega), siendo renombrado *Lopra* y a A/S *Ishavet* (Sandefjord, Noruega) en 1931. En 1933 lo compra la A.A. Andresen, pasando a llamarse *Noruega*.

<sup>34</sup> El *Scott I* era un cazador ballenero a vapor con casco de acero, construido en 1912 con el N° 337 por los astilleros *Akers Mekaniske Verksted* (Oslo, Noruega) para A/S *Quilmane* (Oslo, Noruega) como *Zambesi*. Era un buque de 144 GRT, impulsado por un motor de 84 NHP. Sus dimensiones eran 99,3/0,1/1,5 pies. El *Zambesi* es traspasado en 1914 a A/S *Viking* (Sandefjord, Noruega) con el nombre de *Scott* y en 1925 a A/S *Sydhavet* (Sandefjord, Noruega), como *Scott I*. En 1928 es adquirido por la Sociedad Ballenera Corral y Valdivia, (Corral, Chile) y en 1932 pasa a la Sociedad Ballenera de Corral (Corral, Chile).

<sup>35</sup> El *Samson* era un cazador ballenero a vapor con casco de acero, construido en 1908 con el N° 277 por *Akers Mekaniske Verksted* (Oslo, Noruega) para A/S Sandefjord (Sandefjord, Noruega). Era un buque de 156 GRT, con un motor de 70 NHP. Sus dimensiones eran 101,1/19,1/12,1 pies. En 1920 es comprado por la Sociedad Ballenera de Corral (Corral, Chile).

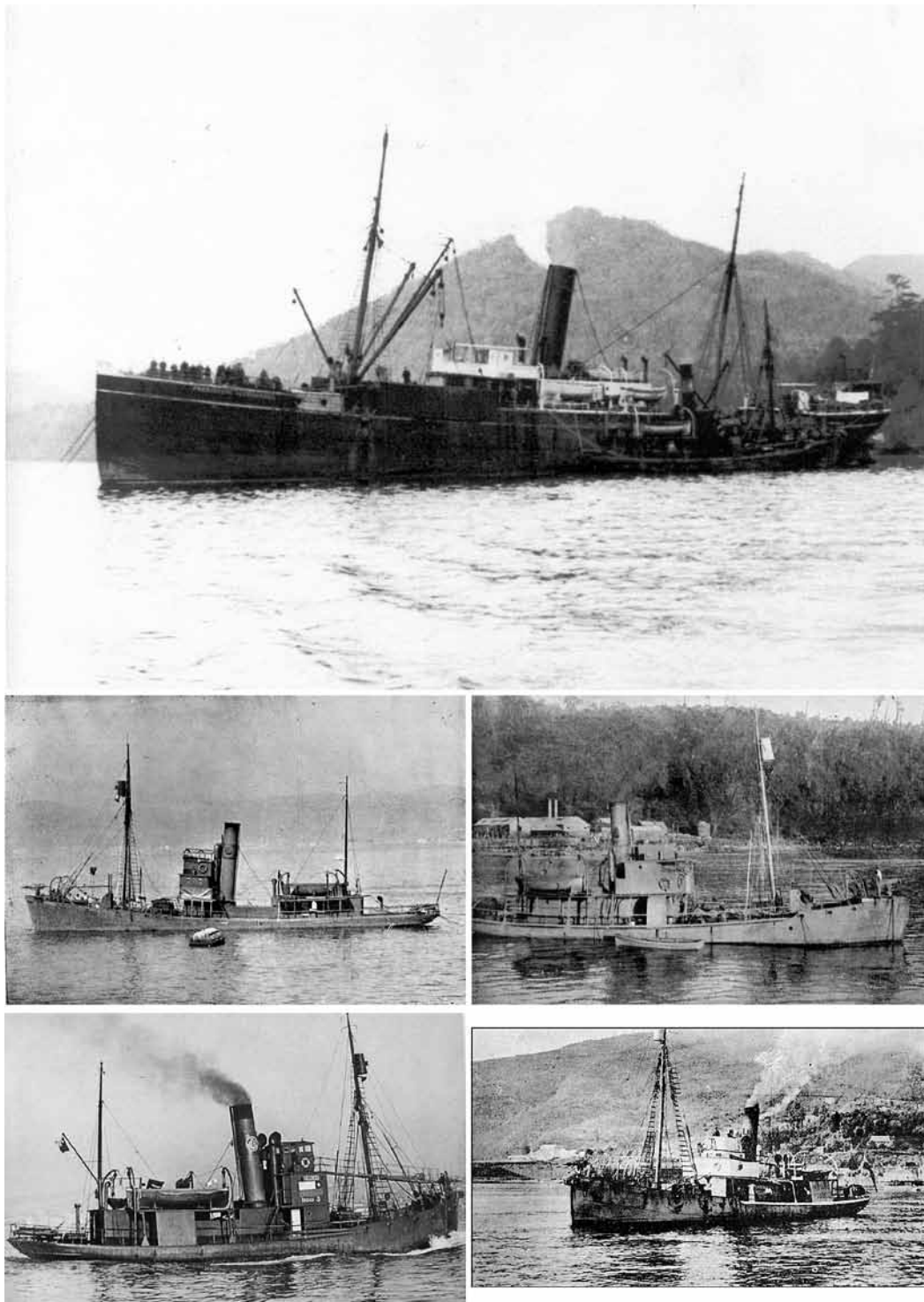


Fig. 1. Flota de la INDUS entre 1936-1937. Arriba, *Presidente Alessandri*, 1934 [Foto: H. Fevang]; Centro, Izq. *Indus 1*, Der. *Indus 2* [Fotos: Indus 1938]; Abajo, Izq. *Indus 3*, 1943 [Foto: I. Jaramillo], Der. *Indus 4* [Foto Swett 1922].

pasivos de la Sociedad Pescadora Chile Noruega, compañía formada en 1921 para la pesca y beneficio de ballenas (Swett, 1922: 1170). En 1924 la Sociedad Ballenera de Corral solicita un aumento de capital para poder adquirir el establecimiento ballenero de la Sociedad de Pesca Thomassen y Compañía, conforme al plan ideado por el Directorio<sup>36</sup>, siendo aprobada por el Supremo Gobierno el mes de junio de 1924<sup>37</sup>.

Con este equipamiento, dos plantas balleneras, un buque factoría y cuatro buques cazadores, la empresa estaba lista para comenzar sus operaciones de caza y procesamiento de ballenas. Sin embargo, se presentaron algunas dificultades. La compañía rápidamente se dio cuenta que el *Presidente Alessandri* no era un buque adecuado para sus necesidades, tanto por su antigüedad como por su pequeño tamaño y decide venderlo en 1936<sup>38</sup>.

Mientras se acondicionaba otra nave como buque-factoría, la empresa operará bajo el modelo de caza costera. Éste se caracterizaba principalmente por usar balleneros<sup>39</sup>, que 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), que lanzaban un arpón explosivo desde un cañón montado en la proa (Brown 1976: 25). 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 un abono proveniente de la carne y los huesos (Tonnesen y Johnsen 1882: 39-40). Este modelo de explotación de los cetáceos, desarrollado gracias a las innovaciones introducidas por Svend Foyn, dominó la industria durante el último cuarto del siglo XIX, originalmente en el norte de Noruega (Tonnessen y Johnsen 1982: 16-36), pero 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). Posteriormente el sistema se aplicará en diversas regiones del mundo<sup>40</sup>.

Con este sistema, la INDUS cazará y procesará las ballenas durante un par de años (1936-1937), concentrando sus actividades en torno a las plantas de San Carlos de Corral e isla Huafo, por lo que su área de cobertura era prácticamente la misma que la de la antigua Sociedad Ballenera de Corral: 300 millas mar adentro, la isla Mocha por el norte y el archipiélago de los Chonos por el sur.

Entre los años 1936 y 1937 se capturan 406 ballenas, 238 en 1936 y 168 en 1937, con un promedio de 203 ballenas anuales. Es interesante indicar que en 1936 los cachalotes alcanzan sólo el 37% de las capturas mientras que los rorcuales<sup>41</sup> son el 57%; en cambio, en 1937 se invierten las proporciones, alcanzando los cachalotes el 67% y los rorcuales el 28%. Se produjeron 14,714 barriles de aceite (2,452 toneladas), 7,765 de aceite de ballena (1,294 toneladas) y 6,949 de aceite de cachalote (1,158), con un promedio de 1,226 toneladas anuales<sup>42</sup>.

<sup>36</sup> Acta de la Junta Jeneral Estraordinaria de accionistas celebrada el día 14 de mayo de 1924. En *Diario Oficial* (Santiago de Chile), 24 de junio de 1924.

<sup>37</sup> D.S. N° 1,264 del Ministerio de Hacienda del 23 de junio de 1924. En *Diario Oficial* (Santiago de Chile), 24 de junio de 1924.

<sup>38</sup> El *Presidente Alessandri* al ser traspasado a la Compañía de Muelles de la Población Vergara (Valparaíso, Chile) cambia su nombre por el de *Lirquén*. Esta nave que naufraga el 18 de junio de 1950 en el Islote de los Pájaros, frente a Coquimbo (Vargas Saéz 1999: 315-316).

<sup>39</sup> Según las convenciones internacionales el término "whale catcher" (o ballenero) se refiere a "un buque utilizado para la caza, captura, muerte, seguimiento y remolque de las ballenas *Convenio internacional para la regulación de la pesca de la ballena*, artículo n° 2, Washington, 1946.

<sup>40</sup> Se incluyen las experiencias chilenas de la Sociedad Ballenera De Bruyne, Andresen y Cia., con su planta de Bahía Águila, cerca de Punta Arenas, y su buque cazador *Almirante Montt* en 1905, y la de la Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia, en la planta de San Carlos de Corral y su cazador *Germania* en 1906.

<sup>41</sup> Los rorcuales corresponden, en este caso, a ballenas azules y de aleta.

<sup>42</sup> Estos son los datos que conserva la International Whaling Commission (IWC), en Cambridge, Reino Unido. Un barril es igual a 1/6 tonelada de aceite. Agradezco la gentileza de Cherry Allison del IWC Secretariat por proporcionarme las cifras aquí señaladas.



Fig. 2. Croquis ubicación de las plantas balleneras de Caleta Samuel, en Isla Huafo, y San Carlos de Corral, con su coto general de caza.

## LA CAZA PELÁGICA, EL INDUS B/F Y LAS OPERACIONES BALLENERAS DE LA INDUS ENTRE 1938 Y 1939.

En el año 1938, la sociedad cambia su estrategia de cacería, escogiendo la modalidad de operar con un buque-factoría. La misma compañía señala que después de largas y profundas investigaciones en que han colaborado técnicos europeos de primer orden se decide implementar el sistema del “buque-fábrica”, que viene a revolucionar todos los

sistemas hasta ahora empleados en esta industria en el país<sup>43</sup>. Para este propósito se compra el antiguo vapor *Cóndor*, uno de los vapores de mayor tonelaje en la Marina Mercante Nacional y que por sus características era el que ofrecía mayores condiciones para el objeto deseado<sup>44</sup>.

El *Cóndor*<sup>45</sup> era un buque mixto, de pasajeros y carga, a vapor, con casco de acero, construido en 1904. Era una nave de 3564 GRT, impulsado por un motor de 480 NHP y sus dimensiones [eslora/manga/puntal] eran de 356,5/45,8/24,5 pies (Lloyd’s Register 1930/31). En 1936 es adquirido por la Compañía Industrial S.A. (Valparaíso, Chile), renombrándolo como *Indus B/F*.

El Astillero Las Habas de Valparaíso<sup>46</sup> se encarga de la transformación del *Cóndor* en un buque-factoría ballenero, siendo este trabajo el primero de su índole en toda la América<sup>47</sup>. La Compañía Industrial S.A. adquiere las licencias necesarias para dotar al buque de los métodos de elaboración más modernos, instalando en la cubierta del *Indus B/F* dos eficientes serruchos accionados a vapor [...] y tres máquinas trituradoras que descuartizan al cetáceo atrapado en pocos instantes. Además, el buque-fábrica cuenta con dos secciones industriales que elaboran por separado el tocino y los huesos<sup>48</sup>.

<sup>43</sup> *La industria ballenera*. Santiago: Compañía Industrial S.A. 1938, p. 7.

<sup>44</sup> *La industria ballenera*, op.cit., pp. 7-8.

<sup>45</sup> El *Cóndor* fue construido en 1904 con el N° 231 por Flensburger Schiffsbau Gesellschaft (Flensburg, Alemania) para Det Vestindiske Kompagni (Copenhage, Dinamarca) bajo el nombre de *St. Croix*. En 1905 fue traspasado a Det Østasiatiske Kompagni (Copenhage, Dinamarca) y en 1907 vendido a Hamburg-Amerika Linien, Hamburgo, Alemania y rebautizado como *Sachsenwald*. En 1917 es requisado por el Gobierno de Estados Unidos, que lo operará, a través de la U. S. Shipping Board, bajo el nombre de *General O.H. Ernst*. En 1922 es transferido a Panama Railroad Co. (Nueva York, Estados Unidos) y en 1927 a Commercial Courier SS Co. (Panamá), rebautizado como *Commercial Pilot*. En 1928 es vendido a la Sociedad Marítima y Comercial R.W. James & Co. (Valparaíso, Chile), tomando el nombre de *Cóndor*.

<sup>46</sup> La Sociedad Astillero Las Habas S.A. había sido formada el 23 de agosto de 1921, luego de la disolución en 1920 de la Compañía de Diques S.A. En febrero de 1972 la sociedad fue declarada en quiebra, requisada, intervenida y sus bienes, incluido el dique flotante Valparaíso II, subastados judicialmente, adjudicándose la propiedad la Compañía de Aceros del Pacífico.

<sup>47</sup> *La industria ballenera en Chile*. *Nuestro Mar*, 88, 1941, p. 31.

<sup>48</sup> *Op.cit.*, p. 30.



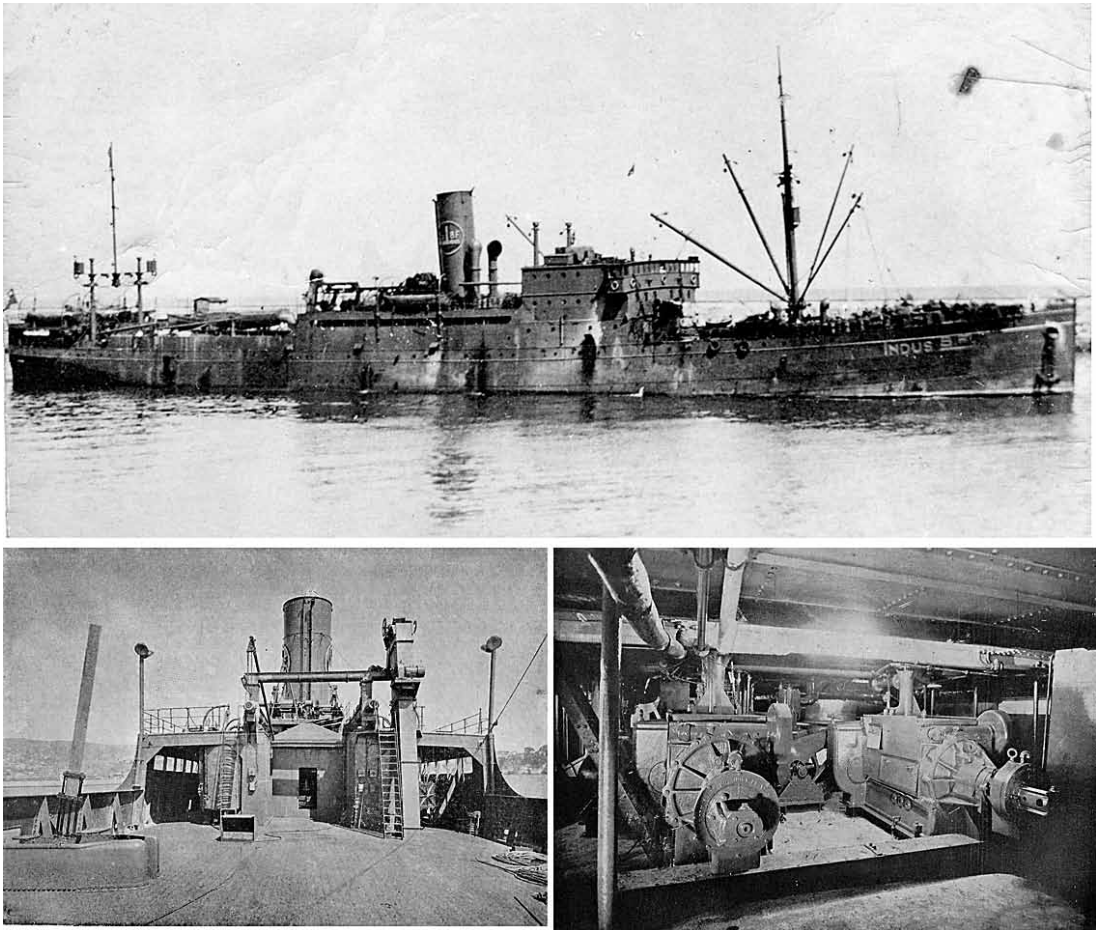


Fig. 3. Arriba, El *Indus BF* en el puerto de Valparaíso, 1940 [Foto E. Reyes]. Abajo, Izq. vista de la cubierta de descuartizamiento, desde la popa; Der. parte de las máquinas en la fábrica de harina, bajo la cubierta [Fotos Indus 1938].

De esta manera, *el abundante tocino, carne y huesos de este animal, sometidos a cocción industrial, dan el aceite que la química moderna reintegra al hombre después de convertir el primitivo producto, mediante delicados procedimientos de refinación e hidrogenización, en una grasa deliciosa, de módico precio y altamente nutritiva*<sup>49</sup>. Junto a esta “grasa deliciosa” se produce la harina de carne de ballena que constituye un excelente alimento para los animales. Para almacenar el aceite se han emplazado estanques en la popa del buque que permiten almacenar 2,500 toneladas de aceite a granel<sup>50</sup>.

No se han escatimado esfuerzos para de la comodidad de los oficiales y la tripulación del buque que tienen comedor, lavandería, hospital

e instalaciones sanitarias, pues no se ha perdido de vista que los extensos cruceros del *Indus BF* lo alejan por meses de la costa chilena y el barco debe bastarse a sí mismo en todo. Además, la nave posee un evaporador con una capacidad de 90 toneladas diarias que suministra el agua dulce en tanto se navega en alta mar<sup>51</sup>. Es así como la flota chilena, completamente modernizada en virtud del esfuerzo realizado por la Compañía Industrial, puede participar en la caza pelágica, al igual como lo hacen las demás adelantadas naciones europeas<sup>52</sup>.

Con la adquisición y acondicionamiento del ex *Cóndor*, la INDUS emprende la caza pelágica y suspende la caza de ballenas desde las estaciones

<sup>49</sup> *Op.cit.*, pp. 30-31.

<sup>50</sup> *Op.cit.*, p. 31

<sup>51</sup> *Op.cit.*, p. 31

<sup>52</sup> *Op.cit.*, p. 31

terrestres, las que posteriormente serán desmanteladas llevando su equipamiento a la planta ballenera de Quintay.

La caza pelágica implica el uso de buques-factoría para el procesamiento de las carcasas de las ballenas. Este sistema fue iniciado por Chr. Christensen, empresario naviero y ballenero noruego, quién utilizó sus astilleros de Framnaes, Sandefjord, para convertir y equipar buques, especialmente vapores, en buques-factoría (Tønnessen y Johnsen op.cit.: 96; Bogen 1948). Es así como 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 (Aagard 1930: 305). La expedición del *Admiralen* era el inicio de un nuevo procedimiento para cazar y procesar ballenas que tendrá un fuerte efecto en el rápido desarrollo de la industria ballenera antártica (Aagaard 1930). Chr. Christensen había probado anteriormente el sistema al enviar en 1903 el *Telegraf*, también de la A/S *Ørnen*, a Spitsbergen en el norte de Europa: esa 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 y Basberg 2009: 243). El sistema será ocupado nuevamente en aguas antárticas en las temporadas siguientes no sólo por la A/S *Ørnen* sino también por otras empresas, entre ellas la Sociedad Ballenera de Magallanes de Punta Arenas, que lo usará en las islas Shetlands del Sur entre 1906 y 1913 (Quiroz 2011) y la A/S Corral de Valdivia, que lo hará en las islas Orcadas del Sur en la temporada 1912-1913 (Quiroz 2010). En realidad estas operaciones no eran realmente pelágicas pues el procesamiento de las ballenas se realizaba con el buque fondeado en alguna bahía abrigada. Las operaciones pelágicas implican el uso de buques que procesan los cetáceos prácticamente completos, en mar abierto (Basberg 1998) y no de “instalaciones costeras flotantes” como puede definirse la modalidad descrita anteriormente.

Entre 1938 y 1939 la INDUS captura, con sus cuatro cazadores, y procesa, en el *Indus B/F*, 537 ballenas, 300 en 1938 y 237 en 1939, de las que 282 (más de la mitad, 52.5%) eran cachalotes. Se produjeron 14,076 barriles de aceite (2,346 toneladas), 4,128 barriles de aceite de ballena (688

toneladas) y 9,948 de aceite de cachalote (1,658 toneladas)<sup>53</sup>.

Para la empresa, esos años de cacería fueron *con suerte variada*<sup>54</sup>. La irrupción de la Segunda Guerra Mundial en 1939 detuvo momentáneamente la producción ballenera, dado que los países europeos sumidos en la guerra entraron en una fase de inestabilidad -y en muchos casos de crisis- de sus economías, dejando de funcionar gran parte de los mercados y, por lo tanto, paralizando las exportaciones de materias primas, como el aceite de ballena.

### NOTICIAS ETNOGRÁFICAS SOBRE EL NAUFRAGIO DEL INDUS 1 [1939]

A fines de septiembre de 1939 el cazador *Indus 1* perteneciente a la flota ballenera de la Compañía Industrial S.A. naufraga en las costas de la isla Guablín. Este hecho se constituye en una noticia de gran impacto, cubierta por medios de prensa de distintas ciudades del país<sup>55</sup>, incluso por prestigiosos periódicos del extranjero<sup>56</sup>, causando conmoción en los puertos de Talcahuano, Corral, Puerto Montt y Valparaíso. De estos reportes, extraemos algunos datos que nos permite hacer un relato etnográfico acerca del naufragio y sus significados, reconstruyendo, además, el derrotero de la tragedia marítima.

#### *El naufragio*

El *Indus 1* zarpa el 19 de septiembre de 1939 del puerto de Talcahuano, *después de habersele efectuado importantes reparaciones en el dique seco, haciéndose a la mar para dedicarse a la pesca de la ballena junto con los «Indus N° 2 y 4»*<sup>57</sup>. Su periplo finaliza seis días después, cuando a

<sup>53</sup> Además de los cachalotes se cazaron en el período 1938-39, 15 ballenas azules, 149 de aleta, 59 sei, 19 francas y 13 jorobadas. Datos proporcionados por la International Whaling Commission (IWC), en Cambridge, Reino Unido.

<sup>54</sup> *Compañía Industrial INDUS, 1900-1964, op. cit. p. 4.*

<sup>55</sup> El hundimiento del *Indus I* fue cubierto por la *La Cruz del Sur* de Ancud, *El Llanquihue* de Puerto Montt, *El Correo de Valdivia* de Valdivia, *El Sur* de Concepción, *La Unión* y *El Mercurio* de Valparaíso, entre otros periódicos nacionales..

<sup>56</sup> *New York Times* (Nueva York, USA), 28 de septiembre de 1939. La noticia es encabezada con el siguiente título: *9 mueren en naufragio ballenero en Chile.*

<sup>57</sup> *El Sur* (Concepción), 28 de septiembre de 1939.

las 05:00 horas del día domingo 24 de septiembre, durante la guardia del contraamaestre Arturo Rivera Rivas<sup>58</sup> naufraga a la altura de la isla Guamblin en frente a Punta Edwards y aproximadamente a dos y media millas de la costa, en las proximidades del archipiélago de Los Chonos y de la península de Taitao<sup>59</sup>.

Las primeras noticias vinculadas con este accidente remiten a una repentina ausencia de comunicaciones entre el buque cazador y el buque-factoría *Indus B/F*. La Dirección del Litoral, en Valparaíso, informa que el *Indus B/F* indica que el *Indus 1* llevaba 48 horas sin comunicarse<sup>60</sup> y que el último mensaje del ballenero daba por posición del barco a 20 millas WSW de Taitao<sup>61</sup>.

Esta situación genera en la prensa una serie de especulaciones: uno indica, por ejemplo, que se teme desde luego por la suerte del barco desaparecido, presumiéndose que algún fuerte temporal lo hubiese obligado a capear en algún punto de las islas sureñas o bien pudiera tener el radio en malas condiciones sin poder dar su posición<sup>62</sup>, y otro afirma que debido a que reina buen tiempo en esos parajes, no le habrá ocurrido algún accidente de importancia y sólo tendría descompuesta la radiotelegrafía<sup>63</sup>. Mientras tanto, los cazadores *Indus 2* e *Indus 4* junto con otros vapores que hacen línea en la zona, entre ellos el buque mercante *Tarapacá*<sup>64</sup>, buscaban al desaparecido *Indus 1*<sup>65</sup>.

El 26 de septiembre a las 17:36 horas el *Indus 4* encuentra al siniestrado *Indus 1* en la isla Guamblin. El capitán del “buque madre” *Indus B/F* emite a las 18:15 horas el siguiente mensaje: *Indus 1 encontrado. Naufragó a 2.12 millas al S.W. de Punta Edwards, Isla Guamblin. Se ve gente en tierra. Estoy en viaje para allá a máquinas forzadas llegaré a las 20 horas*<sup>66</sup>. El 27 de septiembre el mismo capitán envía otro comunicado:

<sup>58</sup> *El Llanquihue* (Puerto Montt), 28 de septiembre de 1939; *La Cruz del Sur* (Ancud), 1° de octubre de 1939.

<sup>59</sup> *El Sur* (Concepción), 28 de septiembre de 1939.

<sup>60</sup> *El Llanquihue* (Puerto Montt), 27 de septiembre de 1939; *La Unión* (Valparaíso), 27 de septiembre de 1939; *El Correo de Valdivia* (Valdivia), 27 de septiembre 1939.

<sup>61</sup> *El Mercurio* (Valparaíso), 27 de septiembre de 1939.

<sup>62</sup> *El Llanquihue* (Puerto Montt), 27 de septiembre 1939.

<sup>63</sup> *El Correo de Valdivia* (Valdivia), 27 de septiembre de 1939.

<sup>64</sup> *El Mercurio* (Valparaíso), 27 de septiembre de 1939.

<sup>65</sup> *El Correo de Valdivia* (Valdivia), 27 de septiembre de 1939.

<sup>66</sup> *El Llanquihue* (Puerto Montt), 27 de septiembre de 1939.

*El Indus N.º 4 atracó al costado del «Buque Fábrica» trayendo para hospitalizar los siguientes únicos sobrevivientes: marino Carlos Martínez Martínez; fogonero Eleuterio Soto Soto; carbonero Julio San Martín Silva y ayudante de cocina Luis Olate Nilsen. Todos de Talcahuano. No presentan heridas, solo agotamiento debido al naufragio y estaba durante 60 horas en la cofa del barco hundido, tres de ellos y el otro en la Playa que junto con el capitán don Harold Frantzen, se tiró al agua la mañana del domingo. Los naufragos en regular estado, dos de ellos más graves sin temerse complicaciones. Espero instrucciones para desembarcar los naufragos con el objeto de que se instruya el sumario por la autoridad marítima o la designación del vapor que los conduzca a puerto*<sup>67</sup>.

Los cazadores continúan los días siguientes recorriendo los alrededores de la isla Guamblin en busca de más sobrevivientes o de los cuerpos de las víctimas<sup>68</sup>. El día 28 de septiembre se informa que el *Indus 2* ha recorrido toda la región sin encontrar resto alguno de los naufragos<sup>69</sup>.

Las noticias referidas al destino de los sobrevivientes son poco claras. La última de ellas la encontramos en *El Llanquihue*, periódico que reporta que el *Indus B/F* recalca en Puerto Montt el 19 de noviembre de 1939, donde fue visitado por algunas personas que tenían interés en conocer las características y procedimientos empleados en la elaboración de los productos de las ballenas. En el buque-factoría viajaban tres de los naufragos pues el otro de los cuatro sobrevivientes fue desembarcado en Talcahuano por encontrarse con las facultades mentales perturbadas. El 20 de noviembre a las 19.00 hrs. el *Indus B/F* zarpó de Puerto Montt, nuevamente a alta mar o al sitio que le indiquen los cazadores<sup>70</sup>. La función debe continuar.

### *Las operaciones de la flota ballenera de la INDUS*

En las noticias acerca del naufragio del *Indus 1* encontramos información que nos permite conocer

<sup>67</sup> *El Llanquihue* (Puerto Montt), 28 de septiembre de 1939.

<sup>68</sup> *El Sur* (Concepción), 29 de septiembre de 1939; *La Cruz del Sur* (Ancud), 1 octubre de 1939; *El Llanquihue* (Puerto Montt), 28 de septiembre de 1939.

<sup>69</sup> *El Correo de Valdivia* (Valdivia), 28 de septiembre de 1939.

<sup>70</sup> *El Llanquihue* (Puerto Montt), 21 de Noviembre de 1939.

un poco acerca de la forma de operar de la flota de la Compañía Industrial S.A. En la expedición ballenera 1939-1940 participan el buque-factoría *Indus B/F* y tres de los cazadores, *Indus 1*, *Indus 2* e *Indus 4*<sup>71</sup>. Los buques zarpan de Talcahuano<sup>72</sup> y se dirigen a la zona de pesca situada al sur de isla Huafo, en el archipiélago de los Chonos. Cuando el *Indus 1* naufraga cerca de la isla Guamblín<sup>73</sup>, el buque-factoría se encontraba fondeado en la rada Vallenar de isla Tres Dedos, un poco al norte del canal Darwin<sup>74</sup>. El “buque madre” podía cambiar su fondeadero dependiendo de los resultados obtenidos por los cazadores, los que se movían en busca de las ballenas desde el punto donde estaba fondeado el buque fábrica. Unos años antes, en la temporada 1934-1935, el capitán A.A. Andresen de la Comunidad Chileno Noruega de Pesca, había operado de la misma forma algo más al sur, con el *Presidente Alessandri* fondeado en Puerto Barroso<sup>75</sup> y los buques *Chile* y *Noruega*, ahora *Indus 1* e *Indus 2*, cazando ballenas en su entorno (Quiroz y Carreño 2010)<sup>76</sup>.

### La tripulación

El puerto de Talcahuano había sido elegido por la INDUS para efectuar el mantenimiento y la reparación de sus buques<sup>77</sup>. Aunque el *Indus 1* ya había sido reparado en Valparaíso, hace poco más de un año<sup>78</sup>, se le efectuaron importantes reparaciones en el dique seco de Talcahuano<sup>79</sup>.

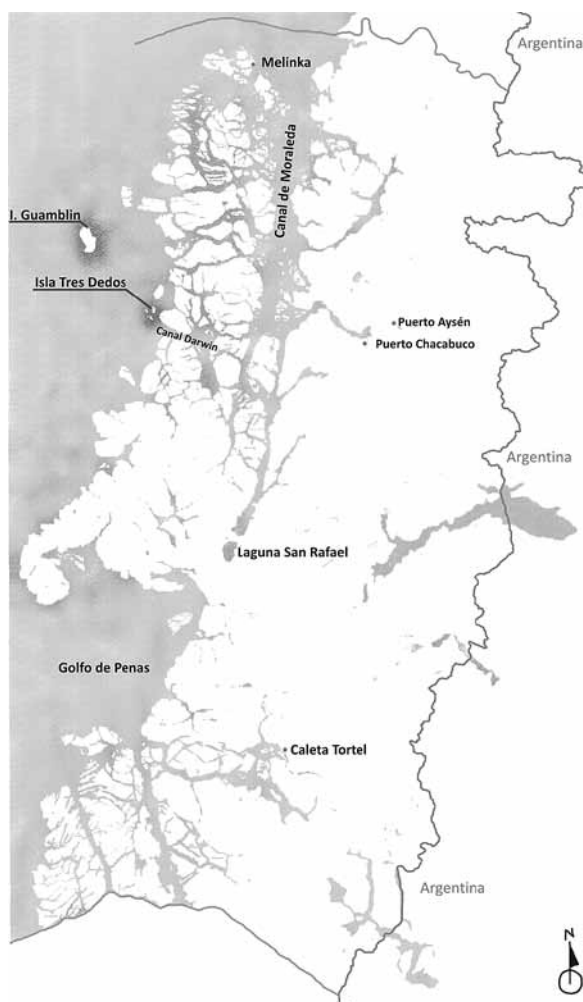


Fig. 4. Zona del naufragio del *Indus 1*.

<sup>71</sup> Probablemente el *Indus 3* (ex *Scott 1*) se encontraba en mantenimiento o reparaciones.

<sup>72</sup> *La Unión* (Valparaíso), 28 de septiembre de 1939.

<sup>73</sup> La isla Guamblín se encuentra al occidente del archipiélago de los Chonos, en la región de Aysén; Latitud -44.8320; Longitud: -75.1074.

<sup>74</sup> La isla Tres Dedos se encuentra en el sector medio del archipiélago de los Chonos, Latitud -45.2833; Longitud: -74.5667.

<sup>75</sup> Puerto Barroso se encuentra sobre la Península de Taitao, en la ribera norte del Golfo de Penas, Latitud -46.8085; Longitud: -75.3511.

<sup>76</sup> Esta expedición duró aproximadamente nueve meses y los balleneros eran abastecidos con provisiones desde Punta Arenas.

<sup>77</sup> *El Sur* (Concepción), 28 de septiembre de 1939; *La Cruz del Sur* (Ancud), 1° de octubre de 1939.

<sup>78</sup> *El Mercurio* (Valparaíso), 27 de septiembre de 1939.

<sup>79</sup> *El Sur* (Concepción), 28 de septiembre de 1939.

Probablemente sea la razón por la que se dice que el buque está *totalmente equipado de gente de la región de Concepción y Talcahuano*<sup>80</sup> y que los cuatro sobrevivientes eran *del puerto militar de Talcahuano*<sup>81</sup>: Julio San Martín Silva y Luis Olate Nilsen, de Concepción, Carlos Martínez Martínez, de Talcahuano y Eleuterio Soto Soto, de Lirquén<sup>82</sup>. Por este motivo en la zona *la noticia del naufragio ha causado enorme consternación*<sup>83</sup>. Se indica también que en Valparaíso se reporta *ansiedad* en los círculos marítimos puesto que *muchos de sus oficiales y tripulantes tienen a sus familias en este*

<sup>80</sup> *El Correo de Valdivia* (Valdivia), 27 de septiembre de 1939.

<sup>81</sup> *El Mercurio* (Valparaíso), 28 de septiembre de 1939;

<sup>82</sup> *El Sur* (Concepción), 28 de septiembre de 1939.

<sup>83</sup> *El Correo de Valdivia* (Valdivia), 27 de septiembre de 1939.

puerto, razón por la cual las oficinas de la Armada recibieron muchas peticiones de noticias sobre la suerte del INDUS 1 y la de sus tripulantes<sup>84</sup>. La matrícula de los buques estaba en Valparaíso, a pesar de lo que indica uno de los periódicos<sup>85</sup>.

No tenemos completa seguridad de que efectivamente todos los tripulantes del *Indus 1* sean de Concepción-Talcahuano o Valparaíso, pues también sabemos que desde Quellón, al sur de la Isla Grande de Chiloé, han sido llevados 33 ciudadanos con destino a Talcahuano en cuyo dique se encuentra en reparaciones el buque fábrica flotante *Ex Cóndor* [...] que pronto se hará a la mar tras la casa (sic) de ballenas<sup>86</sup>. Este dato aporta nueva evidencia acerca de las migraciones de los quilloninos asociadas a las operaciones balleneras de la Compañía Industrial S.A., fenómeno que hemos tratado en otro trabajo (de la Fuente y Quiroz 2011).

Estas informaciones algo contradictorias no permiten conocer con certeza la proveniencia de toda la tripulación del *Indus 1*, pero nos entrega el nombre de algunos lugares desde donde pudieron venir: Concepción-Talcahuano, Valparaíso y Quellón.

De acuerdo a los medios de prensa, el personal del *Indus 1* estaba integrado por trece hombres, cuatro de ellos oficiales y nueve tripulantes. Este número, asociado a la mala suerte<sup>87</sup>, no se utiliza en las informaciones periodísticas como “causa de la tragedia”, la que sólo se establecerán en el sumario correspondiente, sin embargo, no

sería improbable que haya chocado con una roca desconocida<sup>88</sup>. Sin embargo, no existe mucha confianza en que un sumario logre determinar las causas del naufragio pues en círculos extraoficiales se nos ha informado que aún cuando se carecen de detalles más o menos completos del naufragio de este ballenero, bien poco a nada podrá avanzarse con las declaraciones de los sobrevivientes debido a que todos los oficiales de este barco encontraron la muerte en esta oportunidad, y a juicio de los técnicos, habrían sido los únicos capaces de establecer positivamente las causas de esta desgracia, y de dilucidar en consecuencia, la serie de conjeturas que a este respecto se barajan<sup>89</sup>.

Los oficiales eran el capitán Harold Frantzen Starral, el piloto Juan Bustamante Mansilla, el primer ingeniero Juan Paredes Gallegos y el segundo ingeniero Ramón Galindo de la Fuente. Los tripulantes eran el contraataca Atilio Rivas Rivas (Arturo Rivera Rivas), los marineros Luis Riveros Ruiz y Carlos Martínez Martínez, los fogoneros Guillermo Bahamondes Bahamondes y Eleuterio Soto Soto, los carboneros Julio Fernández y Julio San Martín Silva; el cocinero Eduardo Jensen Hugen y el ayudante de cocina Luis Olate Nilsen.

El capitán del *Indus 1* Harold Frantzen Starral era noruego. La presencia de balleneros de esta nacionalidad en las flotas chilenas no era de extrañar, considerando los vínculos entre este país y la industria ballenera. En efecto, en la flota ballenera de la INDUS el personal superior pertenece a expertos que han trabajado en flotas balleneras de Noruega, Suecia y otros países de gran adelanto en la materia<sup>90</sup>.

“Verdadera tragedia vivieron”<sup>91</sup>

Las noticias acerca del naufragio presentan un matiz épico, destacando la odisea vivida por los cuatro sobrevivientes, así como también la muerte del capitán. El tinte de las notas periodísticas se vincula con la mística que rodeaba la caza de ballenas, en particular, y con un imaginario mayor que liga

<sup>84</sup> *La Unión* (Valparaíso), 28 de septiembre de 1939.

<sup>85</sup> En *La Unión* (Valparaíso), 28 de septiembre de 1939 se afirma que “la matrícula de la flota ballenera está en Talcahuano”, pero los documentos oficiales señalan a Valparaíso como el puerto de registro de todos los buques de la INDUS (Lloyd’s Register, 1937-1938).

<sup>86</sup> Esta información aparece en una nota titulada “Lobos de Mar” en *La Cruz del Sur* (Ancud), el 28 de mayo de 1939.

<sup>87</sup> Sobre este tema nos gustaría insertar un texto sugerente escrito por Francisco Coloane (1973: 147-148):

*Al ponerse en rumbo fijo, la mirada de Yáñez se clavó en el mar, hacia el horizonte, con desesperación rabiosa. ¿Qué les pasaba? ¿Estaban “meados de perros”?*

*‘No se enrabie, piloto, somos trece a bordo...’ -dijo el timonel Barría, un supersticioso isleño de la isla Lemuy, que de cazador de lobos y nutrias había pasado a un ballenero.*

*‘¿Trece?... - se interrogó el piloto como dudando, aunque como segundo de a bordo conocía mejor que nadie a todos los que andaban bajo su mando.*

*‘Fabián ha echado a correr que ésa es la mala suerte.*

*‘Mala suerte... ¡patrañas! Lo que quiere Fabián es un pinche de cocina. Me lo ha pedido varias veces.*

<sup>88</sup> *El Mercurio* (Valparaíso), 27 de septiembre de 1939.

<sup>89</sup> *El Sur* (Concepción), 29 de septiembre de 1939.

<sup>90</sup> *La Unión* (Valparaíso), 28 de septiembre de 1939.

<sup>91</sup> El título de este apartado lo encontramos y tomamos prestado de la edición del 28 de septiembre de 1939 de *El Llanquihue*.

a los hombres de mar con la aventura, lo heroico y la tragedia.

Las huellas de este imaginario las encontramos en una serie de textos, por ejemplo, acerca de los tripulantes de los balleneros se dice que son *seleccionados de lo más granado que hay en la gente de mar de nuestro país, pues no sólo pericia marinera, sino una verdadera vocación para estas faenas, es la que rige para la labor en los balleneros, destacando que desarrollan una labor heroica y quienes tripulan los balleneros tienen que haber cumplido una etapa larga de experiencia y de capacidad para llamarse verdaderos tripulantes balleneros y asegurando que los tripulantes de los balleneros forman una categoría especial de hombres de mar.*<sup>92</sup>

Este imaginario se exagera con las tragedias marítimas, operando de manera especial en el caso del naufragio del *Indus 1* dado que entre los fallecidos se encontraba el capitán de la nave. Las peripecias de la tripulación del barco siniestrado se describen como *una verdadera odisea*, señalando que los sobrevivientes *han debido conseguirlo con grandes sacrificios. En realidad las horas de zozobra vividas por los intrépidos marinos han sido una lucha constante y llena de peligros contra la bravura de los mares en los apartados parajes de Guamblin*<sup>93</sup>.

La presencia del Capitán Harold Frantzen entre los fallecidos en el naufragio del *Indus 1* es destacada en los medios: *nueve tripulantes, incluso el capitán, perecieron en naufragio del Indus 1*<sup>94</sup>. En *El Sur* de Concepción se destaca la figura del capitán noruego y su muerte heroica: el capitán arponero era *buen marino y fiel cumplidor de las tradiciones de mar, [quien] tuvo un comportamiento heroico*, agregando que *ha rendido su tributo al mar, es hoy otro nombre que hay que agregar a la lista de los héroes*<sup>95</sup>. La muerte del capitán es tildada de heroica puesto que *por salvar la vida de sus subordinados, encontró la muerte*<sup>96</sup>. Lo ante-

rior se debería a que, dado que el naufragio había ocurrido cerca de la costa, el capitán:

*una vez que vió (sic) perdidas las esperanzas de salvar el barco y sus tripulantes, se habría arrojado al mar con la intención de alcanzar a nado la ribera y ver modo de encontrar ayuda para salvar a sus compañeros de una muerte segura. Este gesto temerario que habla por sí solo de la nobleza de este jefe, fue desgraciadamente inútil y ocurrió lo que era inevitable: el infortunado capitán Frantzen, fue arrastrado por las fuertes corrientes marinas de esa latitud y golpeado violentamente contra las rocas y acantilados, en donde encontró horrorosa muerte*<sup>97</sup>.

#### EL INFORME KENRICK (1942): RUMBO A QUINTAY

Las razones de por qué la empresa abandonó la caza pelágica y pone en funcionamiento la planta de Quintay, deben buscarse sobre todo en el contexto de la producción ballenera internacional. Por esa época, empresas extranjeras -noruegas, japonesas, británicas y otras- realizaban la cacería pelágica de la ballena en la zona antártica con buques-factoría mucho más grandes, modernos y poderosos, por lo que la competencia se hacía muy difícil. Por lo tanto, era fundamental para la compañía realizar una seria inversión mediante de la instalación de una planta terrestre que le permitiera dedicarse a la cacería en las costas del Pacífico, sin tener que competir con los buques-fábricas internacionales. La planta de Quintay, inaugurada en 1943, será continuada por la de Bajo Molle, en Iquique, en 1956.

Arthur Cranmer Kenrick, súbdito británico nacido en Valparaíso, escribe un informe sobre la INDUS dirigido a Mr. A.J. Pack de la Embajada del Reino Unido en Chile, debido a las preocupaciones existentes respecto de las posibilidades que la planta ballenera de Quintay fuese en realidad *una base para los submarinos alemanes*<sup>98</sup>.

El informe comienza indicando que *recientemente ha regresado de una visita a Valdivia con el Sr. Heinsel, Gerente General de la Compañía Industrial, donde han inspeccionado la antigua*

<sup>92</sup> *La Unión* (Valparaíso), 28 de septiembre de 1939.

<sup>93</sup> *El Llanquihue* (Puerto Montt), 28 de septiembre de 1939; *La Cruz del Sur* (Ancud), 1 de octubre de 1939.

<sup>94</sup> *El Llanquihue* (Puerto Montt), 28 de septiembre de 1939; *El Llanquihue* (Puerto Montt), 29 de septiembre de 1939; *La Cruz del Sur* (Ancud), 1 de octubre de 1939 [El destacado es nuestro].

<sup>95</sup> *El Sur* (Concepción), 28 de septiembre de 1939.

<sup>96</sup> *El Sur* (Concepción), 29 de septiembre de 1939.

<sup>97</sup> *El Sur* (Concepción), 29 de septiembre de 1939.

<sup>98</sup> Carta de R. Watson al Foreign Office, Londres, 2 de junio de 1943. *The National Archives* [Londres], FO 371/33776 C465846.

planta ballenera de San Carlos y la planta experimental de harina de pescado de Los Laureles, las que están siendo desmanteladas<sup>99</sup>. La planta de San Carlos comprende una parte de la pequeña bahía con una rampa de madera para el varamiento de las ballenas. La planta está desmantelada excepto una casa y unos pocos galpones. La propiedad será subdividida y vendida tan pronto como sea posible. La planta de Los Laureles será llevada a Quintay durante las próximas semanas. La persona que está a cargo de estas instalaciones es un ingeniero naval y comerciante chileno, antiguamente empleado de la flota ballenera<sup>100</sup>.

Para Kenrick, la situación de la flota ballenera de la INDUS y la nueva fábrica proyectada en Quintay son temas estrechamente relacionados. Señala que la flota está constituida por el buque factoría *Indus B.F.* y cuatro cazadores, uno de los cuáles, se perdió hace un tiempo<sup>101</sup>.

El inicio de la guerra hizo evidente que no se podía disponer de suficiente aceite de ballena que permitiera un trabajo rentable para la flota. Por esta razón se decidió habilitar el buque factoría como carguero [...] y arrendarlo a la Compañía de Navegación Interoceánica, con el compromiso que sería usado para traer aceite de semillas para la compañía desde Argentina a tasas preferenciales<sup>102</sup>. Entre los años que duró el conflicto bélico, el buque-factoría de la empresa fue destinado a labores de patrullaje en las costas chilenas y de transporte de materia prima desde el extranjero<sup>103</sup>.

Debido al arriendo del buque-factoría, los buques cazadores se convirtieron en una pesada carga para la compañía: el cuidado y mantenimiento, seguros, etc., cuestan alrededor de \$ 12.000 mensuales por buque. Por lo anterior, se llegó a un acuerdo con la Armada, la que se hizo cargo de los tres cazadores, pagando \$ 100 diarios por buque y asumiendo todas las obligaciones de seguros, mantenimiento y salario de las tripulaciones, instalando en ellos un cañón liviano en reemplazo del cañón arponero<sup>104</sup>. Agrega Mr. Kenrick que los cazadores *Indus 2*, *Indus 3* e *Indus 4* están prestan-

do servicios como buques patrulleros, sin ningún tipo de exigencias por parte de la compañía: junto con los buques cazadores, la Armada se ha hecho cargo de los tripulantes empleados de la compañía, incluidos los capitanes cañoneros<sup>105</sup>. La Armada utilizó los buques en labores de patrullaje costero desde Iquique hasta Valparaíso. Si bien estos barcos tuvieron dotación naval, los capitanes arponeros continuaron a bordo, lo que sugiere que el cese de las actividades comerciales era sólo momentáneo (Sepúlveda 2008). En 1943 la Armada de Chile le devuelve el *Indus 3* a la empresa, mientras que los otros dos le serán entregados en fecha no lejana ya que hoy se encuentran destacados en labores a las que la autoridad naval ha debido dedicarlos dadas las circunstancias actuales tratándose de barcos que dadas sus características y condiciones de buenos navegadores son de utilidad no sólo en la caza de la ballena, sino en muchas labores que últimamente se han hecho de gran necesidad<sup>106</sup>.

El descubrimiento de un método para saponificar el aceite de cachalote y el espermaceti<sup>107</sup> revolucionará la industria ballenera en Chile y no será necesario ir muy lejos en busca de la ballena de barbas, ya que hay una abundancia de cachalotes dentro de las treinta millas de la costa en todas las épocas del año. La Compañía decidió buscar un lugar en la costa, cerca de Valparaíso, donde instalar una factoría ballenera terrestre y utilizar el nuevo proceso<sup>108</sup>. Este lugar fue Quintay, caleta de pescadores situada 12 millas al sur de Valparaíso, donde se compraron 280 há. de terreno que asegurara el agua suficiente y los trabajos comenzaron hace unas tres semanas [última semana de noviembre de 1942], con la construcción y nivelación del camino de acceso<sup>109</sup>.

<sup>105</sup> Memorandum on Cia. Industrial ....., op.cit.: 6;.

<sup>106</sup> *La Unión* (Valparaíso), 28 de noviembre de 1943.

<sup>107</sup> La INDUS desarrollará una serie de estudios y ensayos referentes a la transformación de los aceites de esperma en jabón, con la intención de explotar todo este proceso en la forma más económica posible, para lo cuál se han patentado diversos sistemas[...] los ensayos practicados han demostrado que es perfectamente posible obtener jabones de todos los aceites tanto animales como vegetales mediante el proceso de saponificación con álcali en ausencia de agua, obteniéndose un jabón completamente inodoro (Marangunic y Jaramillo 1959: 117).

<sup>108</sup> Memorandum on Cia. Industrial ....., op.cit.: 3

<sup>109</sup> Memorandum on Cia. Industrial ....., op.cit.: 4

<sup>99</sup> Memorandum on Cia. Industrial ... op.cit.: 1.

<sup>100</sup> Memorandum on Cia. Industrial ....., op.cit.: 2-3.

<sup>101</sup> Memorandum on Cia. Industrial ....., op.cit.: 3

<sup>102</sup> Memorandum on Cia. Industrial ....., loc.cit.

<sup>103</sup> *Compañía Industrial INDUS, 1900-1964, op.cit.*, p. 4.

<sup>104</sup> Memorandum on Cia. Industrial ....., op.cit.: 4.

La Compañía Industrial S.A. retomará sus actividades balleneras, abandonado definitivamente la caza pelágica, al inaugurar la planta de Quintay a fines del año 1943. Ese mismo año se vende el *Indus B/F* a la Compañía de Muelles de la Población Vergara (Valparaíso, Chile)<sup>110</sup>, previo desmantelamiento de las maquinarias dedicadas a la elaboración de harina y aceite de ballenas, las que fueron instaladas en Quintay, en terrenos de la Compañía<sup>111</sup>. Con este significativo gesto se da por finalizada la caza pelágica de ballenas de la INDUS.

Finalmente, es interesante transcribir un documento de la Embajada del Reino Unido en Santiago, que resume la situación de la Compañía Industrial S.A. en los años de la guerra. Luego de señalar taxativamente que la INDUS no es una empresa alemana sino una chilena presidida por el Sr. Agustín Edwards, plantea que *debido a la guerra la Compañía Industrial perdió la mayoría de su mercado para el aceite de ballena [...por lo que] la Compañía obtuvo permiso para construir una planta ballenera terrestre en Quintay, sobre la costa, 10 millas al sur de Valparaíso, donde han sido trasladadas la mayoría de las instalaciones de Corral. Se cree que la planta de Quintay está cerca de estar lista para operar y la compañía solo procesará cachalotes en esta planta*<sup>112</sup>, no ballenas.

## RECUERDOS DE UNA HISTORIA

Este período de la INDUS es posible encontrarlo entre los recuerdos de antiguos balleneros y sus descendientes a pesar del tiempo transcurrido. Los fragmentos con los que contamos, lejos de ser una cronología positiva de los hechos, son interpretaciones de interpretaciones que presentan una historia (posible) del desarrollo ballenero inicial de la Compañía Industrial S.A.

El primer fragmento corresponde al testimonio de Isaías Jaramillo E., hijo de Isaías Jaramillo P. quién fuera jefe de la sección de descuartizamiento de la planta ballenera de Quintay. Don Isaías nos cuenta sobre su padre: *resulta que cuando la ballenera se instaló en Guafo necesitaban gente pa'l trabajo y la única gente que ellos conocían en el sector eran de ahí de Chiloé y empezaron a faenar la ballena. Hasta un buque fábrica tenía la INDUS, mi papá anduvo también en ese buque fábrica. Él se especializó. Fue uno de los primeros hombres balleneros, empezó a gustarle esto y llegó a ser jefe de sección [en Quintay]; entonces él especializó a los mismos chilotes de allá a trabajar la ballena*<sup>113</sup>. Este recuerdo resulta particularmente interesante puesto que se condice con la noticia, citada en páginas precedentes, que habla sobre la migración de 33 quelloninos hacia Talcahuano para trabajar en el *Indus B/F* (ex Códor).

Por otra parte, en Quintay hallamos dos testimonios de los años iniciales de la Compañía Industrial S.A. aportados por los hermanos Daniel y José Barrios.

D. Barrios nos cuenta que: *bueno, según decían que antes esta ballenera tenía un buque fábrica, trabajaba aquí, pa'l norte, pa' cá, pa' la zona central, se iba pa'l sur. Trabajando el aceite y harina hacían, pero muy poca, se perdían casi todos los huesos, todo eso se perdía de la ballena y lo botaban, todo lo botaba al mar... entonces dijeron que iban a parar el buque fábrica, tenían que comprar una parte pa'hacer una ballenera en tierra*<sup>114</sup>.

J. Barrios recuerda (selecciona, interpreta y reordena) estos años de una manera muy personal, que vale la pena citar de manera extensa:

*Esta ballenera fue un barco primero, un barco de esos mercantes; le hicieron una plataforma arriba con todos los estanques de aceite y toda esa cuestión. Cazaban ballenas en el mar, entonces, y como era muy angosto pudieron varias veces darse vuelta porque se les iba la ballena al lado y quedaron muchas veces casi dados vuelta. Tuvieron que llenar el estanque con agua pa'l lado pa' poder enderezarlo y enderezar la ballena*

<sup>110</sup> El *Indus B/F* cambia su nombre por el de *Penco*, Fue declarado técnicamente naufragado el 29 de enero de 1949. La Compañía Electro-Siderúrgica de Valdivia había comenzado su desguace a fines de 1948. Se hunde definitivamente el 22 de mayo de 1960 durante el maremoto que asoló el sur de Chile, frente al Club de Yates de Valdivia (Vargas Saéz 1999: 392-393)

<sup>111</sup> *Compañía Industrial INDUS, 1900-1964, op.cit.*, p. 4.

<sup>112</sup> Carta de la Santiago Chancery al South American Department, Foreign Office, Londres. 16 de Julio de 1943. *The National Archives* [Londres], FO 371/33776 C465846.

<sup>113</sup> Entrevista realizada a Isaías Jaramillo Elgueta en Quilpué, el día 22 de febrero de 2010.

<sup>114</sup> Entrevista con Daniel Barrios, realizada en Quintay el 23 de enero de 2010.



con cuidado pa' que no se diera vuelta. Entonces desarmaron la ballenera, el barco ese lo desguzaron como decimos nosotros, le sacaron todo y lo hicieron en esa isla, Guafo. Pero los barcos en vez de pillar más al sur la ballena, venían más al norte. Mientras más al norte venían, más ballenas encontraban. Se cambiaron de esa isla, se cambiaron a Corral, a la vuelta de Corral, a una parte que se llama Amargos [...] y están las plataformas todavía ahí que hicieron ahí, pero ahí trabajaron poco tiempo, poco tiempo trabajaron ahí. Pero siempre los barcos venían a pillar las ballenas pa' cá, pa' l norte, siempre tirando a pillar la ballena al norte [...]. Entonces, de ahí de Corral vinieron a una investigación dónde podían hacer una ballenera más acá, porque de allá venían pa' cá, p'al norte, venían a pillar la ballena a estas alturas<sup>115</sup>.

Llama la atención que, casi setenta años después de finalizadas las faenas del *Indus B/F*, se conserve aún en las memorias balleneras. No deja de ser interesante que los relatos, si bien reorganizan la historia, condensan los aspectos centrales del período refiriéndose a las dificultades presentes en el modo de caza pelágico y a la migración de las actividades balleneras hacia el norte.

## CONCLUSIONES

Durante sus años iniciales, entre 1936 y 1939, las actividades balleneras de la Compañía Industrial S.A. se habrían desplegado a lo largo del país, articulando y vinculando distintos puertos con tradición ballenera. En este texto hemos expuesto una serie de datos que avalan esta observación, tales como la compra de la Sociedad Ballenera de Corral, el uso de un extenso coto de caza que consideraba el espacio marítimo entre desde la isla Mocha hasta el Golfo de Penas, las actividades balleneras realizadas desde la planta de Guafo, la presencia de parte de la flota INDUS en los puertos de Talcahuano y Puerto Montt. Asimismo, la participación en las faenas balleneras de la INDUS de residentes de Chiloé, Talcahuano y Valparaíso.

Consideramos que este despliegue territorial se vincula, primeramente, con un modo de hacer marítimo cuya forma de habitar el espacio implica territorios más extensos y límites más laxos que

<sup>115</sup> Entrevista con José Barrios realizada en Quintay el 22 de enero de 2010.

aquellos presentes en tierra. Junto con lo anterior, entendemos este fenómeno en el marco de una etapa de experimentación por parte de la INDUS, haciendo uso del capital instalado y recogiendo el bagaje y oficio de balleneros ya consolidados como los que se desempeñaban en Guafo y Corral. De esta manera, no es coincidencia que la dispersión territorial finalice una vez que la Compañía Industrial S.A. se establece definitivamente en Quintay. Este traslado se presenta como la consolidación de un hacer. Hacia esta localidad son llevadas las maquinarias y embarcaciones que había utilizado en sus años iniciales. Junto con ello, la concentración de las actividades en Quintay implicó la migración de balleneros procedentes tanto de Chiloé como de Corral, quienes se desempeñaron no sólo en la estación terrestre sino también en los buques (de la Fuente y Quiroz 2011). Así es como la puesta en marcha de la planta ballenera de Quintay agrupa y articula una larga tradición ballenera, que no sólo abarca los años iniciales de la INDUS aquí tratados, sino que también la experiencia de los balleneros de principios de siglo XX.

El inicio de las operaciones de la planta ballenera de Quintay, se presenta como un hito en la historia ballenera de la INDUS, el cual podríamos leer, metafóricamente, como de una especie de rito de pasaje puesto que, durante los años iniciales, la empresa adquiere la madurez y el oficio suficientes como para desarrollar operaciones balleneras a gran escala.

## FUENTES DE CONSULTA

### a) Referencias citadas

- AAGARD, B. 1930 *Fangst og Forskning i Sydshavet*. Gyldendal Norsk Forlag, Oslo.
- ADIE, S. y B. L. BASBERG, 2009. The first antarctic whaling season of Admiralen (1905-1906). The diary of Alexander Lange. *Polar Record* 45 (234): 243-263.
- ANÓNIMO, 1941. La industria ballenera en Chile. *Nuestro Mar*, 88: 31-32.
- BETANCOURT, J. 1963. *Una industria en crisis. Ensayo sobre la industria ballenera*. Memoria de Prueba para optar al Título de Profesor de Historia, Geografía y Educación Cívica. Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago.
- BROWN, S.G. 1976. Modern whaling in Britain and the north east Atlantic Ocean. *Mammal Review*, 6(1): 25-36.

- COLOANE, F. 1973. *El camino de la ballena*. Zig-Zag (4ª ed.), Santiago.
- DAVIS, L.E., R.E. GALLMAN y K. GLEITER, 1997. *In pursuit of Leviathan: technology, institutions, productivity and profits in american whaling, 1816-1906*. The University of Chicago Press, Chicago.
- DE LA FUENTE, P. y D. QUIROZ, 2011. Los chilotes en la ballenera de Quintay. *Revista Chilena de Antropología* 24 (2): 171-191.
- HART, I. 2001. *Pesca. The history of the Compañía Argentina de Pesca, Sociedad Anónima, of Buenos Aires*. Aidan Ellis Publishing, Salcombe.
- HERNANDEZ, J. 1998. *Donde viven las ballenas. Actividades balleneras en la isla Santa maría y Chome del pionero Juan Macaya Aravena*. Editorial Aníbal Pinto, Concepción.
- 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.
- INDUS, 1964. *Compañía Industrial INDUS, 1900-1964*, Compañía Industrial S.A., Santiago.
- JACKSON, G. 1978. *The british whaling trade*. Archon Books, Hamden.
- MARANGUNIC, A. y C. JARAMILLO, 1959. *La industria ballenera en Chile*. Tesis de Prueba para optar al Título de Médico Veterinario. Universidad de Chile, Santiago. MS.
- 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.
- PEÑA MUÑOZ, M. 2006. *Ayer soñé con Valparaíso: crónicas porteñas*. RIL editores (5ª ed.), Santiago.
- 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.
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.
- SALAZAR, M. y J.C. INOSTROZA, 1997. *Quintay en el tiempo*. Universidad Nacional Andrés Bello, Santiago.
- 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.
- SWETT, R. 1922. *Guía Marítima de Chile, 1923-24*. Imprenta Victoria, Valparaíso.
- TØNNESEN, J.N. y A.O. JOHNSEN, 1982. *The History of Modern Whaling*. University of California Press, Berkeley and Los Angeles.
- VARGAS SAÉZ, J.F., 1999. *Historial del mar de Chile. Algunos siniestros marítimos acaecidos en el siglo XX*. Imprenta y Litografía Soto Ltda., Valparaíso.

#### b) Diarios

- El Mercurio* [Valparaíso], sept-dic. 1939.
- La Unión* [Valparaíso], sept-dic. 1939.
- El Correo de Valdivia* [Valdivia], sept-dic. 1939.
- El Llanquihue* [Puerto Montt], sept-dic. 1939.
- La Cruz del Sur* [Ancud], sept-dic. 1939.
- Diario Oficial* [Santiago de Chile], 1900-1936.
- El Magallanes* [Punta Arenas], 1933-1936.

#### c) Libros de Registro de Buques

- Det Norske Veritas* [Noruega], 1905-1913.
- Lloyd's Register of British & Foreign Shipping* [Reino Unido], 1930-1945.
- The Marine Engineer* [Reino Unido], 1893-1905.

#### d) Fuentes inéditas

- FO 371/33776 C465846, Construction of a "Whaling Station" by Cia. Industrial. Foreign Office, Political Departments, General Correspondence from 1906-1966. *The National Archives* [Londres].
- Decretos, 1935-1939, Fondo Ministerio de Hacienda, Archivo Nacional [Santiago de Chile].