

EL BUQUE-FACTORÍA GOBERNADOR BORIES Y LA CAZA DE BALLENAS DESDE PUNTA ARENAS (1906-1914)

DANIEL QUIROZ^a

RESUMEN

El *Gobernador Bories* fue el primer buque-factoría que procesó ballenas bajo bandera chilena en aguas de la Antártica. Construido en Inglaterra en 1882, fue convertido en buque-factoría en Noruega en 1906 para la Sociedad Ballenera de Magallanes. Realizó, entre 1906 y 1914, ocho expediciones a las Shetlands del Sur, operando durante la temporada de verano principalmente en bahía Balleneros, isla Decepción. Otra de sus funciones era el transporte del aceite producido por la compañía a Europa, que se realizaba durante el invierno de cada año. En 1914 fue hundido por la Royal Navy en Scapa Flow para usarlo como buque de bloqueo en la Primera Guerra Mundial. En este artículo, considerando la naturaleza fragmentaria y dispersa de la información disponible en periódicos de Reino Unido, Países Bajos, Alemania, Noruega y Chile, reconstruimos la biografía del buque-factoría, sobre todo los servicios prestados a la Sociedad Ballenera de Magallanes.

PALABRAS CLAVE: caza moderna de ballenas, buque-factoría, Sociedad Ballenera de Magallanes, islas Shetlands del Sur.

THE FLOATING FACTORY GOBERNADOR BORIES AND WHALING FROM PUNTA ARENAS (1906-1914)

ABSTRACT

Gobernador Bories was the first factory ship to process whales under the Chilean flag in Antarctic waters. Built in England in 1882, she was converted as factory ship in Norway in 1906 for the Sociedad Ballenera de Magallanes. Between 1906 and 1914, she undertook eight expeditions to the South Shetlands, operating during the summer season mainly in Whalers Bay, Deception Island. Another of her functions was the transport of the oil produced to Europe, which was carried out during the winter of each year. In 1914 she was sunk by the Royal Navy at Scapa Flow for use as a blockade ship in World War I. In this article, considering the fragmentary and dispersed nature of the information available in newspapers from United Kingdom, Netherlands, Germany, Norway and Chile, we reconstruct the biography of the ship, especially the services provided to the Sociedad Ballenera de Magallanes.

KEY WORDS: Modern whaling, Floating factory, Sociedad Ballenera de Magallanes, South Shetlands Islands.

^a Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Moneda 650, 3er Piso, Santiago, Chile.

✉ daniel.quiroz@patrimoniocultural.gob.cl

CAZA MODERNA DE BALLENAS

La caza moderna de ballenas se origina en las costas del norte de Noruega en 1864 y de ahí se expande por todos los océanos del mundo (Tønnesen & Johnsen, 1982). Se caracteriza por usar buques cazadores, *de construcción fuerte, propulsadas a vapor y cuya tripulación era de unos once hombres*, que lanzaban un arpón explosivo desde un cañón montado en la proa del buque (Hohman, 1935, p. 632). Los buques cazadores 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*; el buque ideal debía ser *rápido, poderoso, maniobrable y virtualmente imposible de hundirse* (Davis et al. 1997, p. 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.

La historia de este tipo de buque comienza cuando el empresario noruego Svend Foyn, de Tønsberg, firma en 1862 un contrato con el astillero Nylands Mekaniske Værksted (Oslo, Noruega) para la construcción bajo sus propias especificaciones de un buque especializado en la caza de ballenas, el *Spes Et Fides*, botado el 26 de enero de 1864 (Jacobsen, 2008). Era una goleta de dos mástiles cortos, con 86 toneladas gruesas, que medía 94 pies de eslora y 15 pies de manga. Poseía, además de sus dos velas, un motor a vapor de 20 HP, de un solo cilindro, que le permitía alcanzar una velocidad máxima de 7 nudos, es decir, 13 km/h. En el mes de marzo de 1864, el buque, con doce hombres, se dirige a Vadsø, en el fiordo de Varanger (norte de Noruega), para cazar ballenas (Tønnesen & Johnsen, 1982). Después de cinco meses de intenso esfuerzo, sólo capturan tres ejemplares *convirtiendo la primera temporada de pesca en una gigantesca empresa deficitaria* (Schumacher, 2014, p. 9).

Los buques cazadores llevaban las ballenas a una planta terrestre donde los cetáceos eran procesados para producir aceite y otros derivados. Las primeras plantas terrestres en el norte de Noruega se levantaron también gracias a una serie de pequeños inventos desarrollados por el mismo Svend Foyn. En 1868 construye su primera planta ballenera en la isla Vadsøya y en 1884 la segunda en Mehamn, ambas en Finnmark, en el norte de Noruega, que

le daban acceso a los ricos caladeros de ballenas del mar de Barents. Las plantas balleneras de Foyn contaban con una “fábrica de aceite” y “una fábrica de guano” (Tønnesen & Johnsen, 1982). La “planta de guano” no era muy rentable pero seguramente continuó produciéndolo *porque consideraba un pecado derrochar los regalos de Dios; aunque se generaba algo de basura el hecho es que durante la caza de ballenas en Finnmark se logró una utilización casi completa de toda la materia prima* (Tønnesen & Johnsen, 1982, p. 41).

El proceso productivo desarrollado en una planta ballenera terrestre puede ser descrito como algo muy simple y al mismo tiempo muy complejo: por una parte es 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 es bastante complejo en sus detalles técnicos representados por numerosas y diversas cocinerías, estanques, separadores, válvulas, cintas transportadoras y tuberías, que iba en todas las direcciones* (Basberg, 2004, p. 83).

El proceso comenzaba con la llegada de la ballena a la planta. Era amarrada con una línea al huinche e izada a la rampa y luego a la plataforma de descuartizamiento, donde se sacaba el tocino, la carne y los huesos que iban a sus propias “cocinerías”. Los tres procesos eran separados porque las partes de la ballena demandaban distintos tiempos de cocción y porque la calidad del aceite obtenido era diferente. De los procesos se obtenía aceite y una mezcla de líquidos y sólidos que eran enviados a plantas de purificación. Los residuos sólidos eran destinados a la planta de harina o de guano. La plataforma de descuartizamiento *es el elemento más conspicuo de las estaciones balleneras costeras, es lo que las hace claramente diferentes de otras plantas industriales* (Basberg, 2004, p. 86). En la segunda mitad del siglo XX algunas plantas terrestres sufrirán modificaciones con el fin de obtener como producto carne para consumo humano.

Este modelo de explotación de los cetáceos, iniciado y desarrollado en el norte de Noruega dominó la industria ballenera durante todo el siglo XX. Svend Foyn disfrutará de un monopolio entre 1873 y 1883. Cuando en 1883 se acaba su concesión de diez años, varias empresas ingresan a un negocio que parecía muy rentable, pero el incremento de las compañías balleneras significa

que el número de ballenas comienza rápidamente a disminuir. En 1904 se prohíbe la caza de ballenas en el norte de Noruega, una medida que obligará a los empresarios noruegos a buscar otros lugares donde poder cazarlas sin restricciones iniciándose una expansión global que llevará a los balleneros a Canadá, África, Australia y la Antártica (Holt, 2001).

La actividad ballenera se consolida en un período de la historia de la humanidad, entre 1870 y 1914, que algunos han denominado “primera globalización” y/o “segunda revolución industrial”. La “primera globalización” es un término usado para representar un período caracterizado por el aumento considerable de flujos tanto en el comercio internacional como en los movimientos de capitales y en las migraciones masivas de personas, originando un mercado mundial de productos, una convergencia en sus precios y una circulación de personas (Baldwin & Martin, 1999). La “segunda revolución industrial”, por su parte, es un término utilizado para identificar un nuevo pulso en la industrialización del mundo en el que las innovaciones técnicas se concentran en el desarrollo de nuevas fuentes de energía (gas, petróleo o electricidad), nuevos sistemas de transporte (avión o automóvil) y de comunicación (teléfono y radio) que produjeron transformaciones en cadena en distintos ámbitos de la actividad humana, incluyendo la política (Mokyr, 2000).

En este artículo interesa elaborar una biografía del buque-factoría *Gobernador Bories*, que estuvo entre 1906 y 1914 al servicio de la Sociedad Ballenera de Magallanes, período en el que realizó ocho expediciones a las islas Shetlands del Sur, operando principalmente en bahía Balleneros, isla Decepción, durante la temporada de verano. Las operaciones balleneras magallánicas se inician a comienzos del siglo XX con el experimento desarrollado en 1903 por Braun & Blanchard y el capitán noruego Adolf Andresen (Quiroz & Mayorga, 2018). La presencia continua de la flota de la Sociedad Ballenera de Magallanes en la Antártica, desde comienzos del siglo XX, es un claro ejemplo de la plena incorporación de la región en la denominada primera globalización, pues, entre otras cosas, gran parte del aceite producido en el procesamiento de las ballenas, tanto en bahía Águila como en el buque-factoría, se comercializaba en Europa.

Considerando la naturaleza fragmentaria y dispersa de la información disponible sobre la historia del buque, se han utilizado principalmente los datos sobre sus características y movimientos

que aparecen en diferentes periódicos del Reino Unido, Países Bajos, Alemania, Noruega y Chile, complementados con algunos documentos claves en archivos de Punta Arenas, Valparaíso y Santiago, en Chile, y Sandefjord, en Noruega.

LOS BUQUES-FACTORÍA

El problema con las plantas terrestres era el remolque de las ballenas, sobre todo cuando la distancia entre el lugar de captura y la planta se hacía cada vez mayor debido a la escasez de ballenas. Esto significó que se buscaran nuevos modos de procesamiento de las ballenas que resolviera el problema. La solución llegó de la mano de los buques-factoría, o fábricas flotantes, que permitían procesar las ballenas sin tener que llevar las carcasas a una planta terrestre.

El uso de fábricas flotantes en la caza moderna de ballenas fue impulsado, en gran parte, por el empresario ballenero noruego Christen Christensen, uno de los dueños de los astilleros Framnæs Mekaniske Værksted, en Sandefjord (Basberg, 1998). En 1903 forma la empresa A/S Ørnen con el objeto de cazar ballenas en Finnmark, Bear Island y Spitsbergen, en el norte de Europa (Bøgen, 1953). Ese mismo año modifica “de manera primitiva” un vapor de madera arrendado, el *Telegraf*, instalándole dos “cocinerías abiertas” y lo envía a Spitsbergen: *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, p. 243). El arriendo era de 4.000 coronas noruegas al mes y una cantidad extra de 500 coronas si la cosecha superaba los 1.500 barriles. La expedición del *Telegraf* logra capturar 57 ballenas, de las que 45 eran azules, con un total de 1.960 barriles de aceite (Tønnesen & Johnsen, 1982). Los resultados no fueron los esperados debido, aparentemente, a la poca capacidad y potencia del buque.

Con el fin de mejorar la productividad adquiere en 1904 en £ 3.750 el vapor británico de hierro *Gibraltar* y le agrega en Framnæs ocho “cocinas abiertas”, transformándolo en *el prototipo del diseño dominante en los años venideros para las factorías flotantes: el Admiralen* (Basberg, 1998, p. 24; Fig. 1). En la temporada 1904-1905 fue enviado a Spitsbergen, con resultados bastante más



Fig. 1. El buque-factoría *Admiralen*, en Seattle, Estados Unidos, 1912 (Foto Hvalfangsmuseet, Sandefjord, Noruega).

satisfactorios pues en un período de sólo tres meses, capturó 154 ballenas que produjeron 5.100 barriles de aceite (Tønnesen & Johnsen, 1982). Sus dueños deciden, entonces, enviarlo en busca de cetáceos en los mares australes.

El 21 de octubre de 1905 el *Admiralen* zarpa de Sandefjord, acompañado de dos buques cazadores, el *Hauken* y el *Ørnen*, con la misión de cazar ballenas en las aguas de las islas Shetlands del Sur, en la Antártica (Aagaard, 1930). La flota llega a Puerto Stanley el 13 de diciembre de 1905 y permanece en la zona durante toda la temporada 1905-1906. Fue la primera expedición de caza de ballenas en aguas antárticas que usó el sistema de buque-factoría. Sus resultados, capturan 183 ballenas que producen 4.237 barriles de aceite de ballena (Ringstad, 2005), aunque fueron mil barriles menos que los esperados, tendrán un gran impacto en el rápido desarrollo de la industria ballenera mundial (Aagaard, 1930). En la temporada 1906-1907, el *Admiralen*, de la A/S *Ørnen*, no será el único buque-factoría operando en aguas antárticas, pues estará acompañado por el *Gobernador Bories*, de la Sociedad Ballenera de Magallanes.

Los buques-factoría aumentarán, en forma paulatina, en tamaño y sofisticación (Basberg, 1998),

pero las “verdaderas” fábricas flotantes aparecerán recién en 1925, con la implementación en el buque *Lancing*, de A/S Globus, de una rampa que permitía subir el cetáceo completo desde el mar a cubierta, sin necesidad de un procesamiento previo (Basberg, 1998). En 1928 se construyen los dos primeros buques-factoría diseñados con ese propósito (todos los anteriores eran buques de pasajeros y/o cargueros adaptados para el procesamiento de las ballenas): el *Kosmos*, de Andes Jahre & Co. y el *Vikingen*, de Viking Whale Co., ambos con un diseño innovador que llegará a ser dominante y se transformarán en un modelo para los buques-factoría posteriores (Basberg, 1998).

En Chile se usaron varios buques, que podemos denominar “buques-factoría”, para el procesamiento de ballenas a bordo, ninguno construido para estos propósitos. Los buques-factoría usados en Chile fueron el *Magallanes* [1903-1904; Braun & Blanchard], el *Gobernador Bories* [1906-1914; Sociedad Ballenera de Magallanes], el *Rubens* [1909-1910; Sociedad Ballenera de Magallanes], *Vesterlide* [1910-1911; A/S Pacific], *Águila* [1911-1912; A/S Pacific], *Tioga* [1910-1913; A/S Corral], *Orion* [1914-1915; Sociedad Ballenera A. Andresen], *Presidente Alessandri* [1933-1935; Comunidad Chileno Noruega de Pesca], el

Indus BF [1938-1939; Compañía Industrial S.A.] y el *Juan 9* [1977-1983, Macaya Hermanos]. Hubo otros dos buques preparados como buques-factoría por la Sociedad Ballenera de Magallanes que no alcanzaron a operar: la barca *Wilhemine ex Nixe*, que naufraga en 1912 en la zona del golfo de Penas, y el vapor *Gobernador Bories II ex Senator*, que llegó a Punta Arenas en 1915 cuando la Sociedad Ballenera de Magallanes había finalizado sus operaciones y fue vendido en 1916 (Quiroz, 2011).

El *Magallanes ex Cabenda*, de Braun & Blanchard, Punta Arenas, es el primer “buque-factoría” y, además, era también un “cazador” bajo el sistema moderno de caza de ballenas, por lo que debemos considerarlo como un verdadero “buque híbrido”, de naturaleza experimental. En su campaña, desarrollada durante el verano de 1903-1904, se lograron capturar cuatro ballenas, que produjeron 300 barriles de aceite (Quiroz & Mayorga, 2018)¹. La última nave en usarse en el país como buque-factoría fue el *Juan 9 ex Paulmy Star N°3*, de Macaya Hermanos, de Talcahuano, también un “buque híbrido”, que cazaba ballenas, las procesaba a bordo y tenía, además, un sistema de frío para mantener en buen estado la carne de ballena destinada a consumo humano. La campaña final se realizó durante el primer semestre de 1983 y se capturaron también cuatro ballenas, una de aleta y tres Bryde, aunque no se tiene información sobre la cantidad de aceite obtenida (Quiroz et al. 2013).

EL WORDSWORTH

En vista de los resultados obtenidos durante 1905 con el *Almirante Montt*, el primer buque cazador especializado en operar en aguas magallánicas, y con la planta ballenera de bahía Águila, la primera construida con instalaciones “modernas” (Quiroz, 2011), los dueños del negocio, De Bruyne, Andresen i Cia., deciden *augmentar en 70,000 libras esterlinas el capital, que era de 30,000 libras esterlinas, a fin de dedicarse en gran escala a un negocio tan lucrativo i que se presenta bajo tan buenos auspicios*. Para este fin se crea una sociedad anónima denominada Sociedad Ballenera de Magallanes, cuyo *capital social de 100,000 libras esterlinas, se*

*cubrirá con igual número de acciones de una libra esterlina cada una. De estas acciones, 30,000 se entregarán a los señores De Bruyne, Andresen i Cia., como precio de los terrenos, instalaciones, vapor y accesorios y el resto del capital se invertirá en la adquisición de dos vapores balleneros i uno para fábrica flotante i para otras instalaciones que se estimen convenientes, dejando unas 40,000 libras esterlinas de reserva para el ensanchamiento posterior del negocio*².

La nueva sociedad desea cazar ballenas en aguas antárticas para lo que necesita imperiosamente de una fábrica flotante para procesarlas. En el mes de marzo de 1906 el capitán Andresen viaja a Europa para supervisar la adquisición de nuevos buques, entre ellos el buque-factoría (Braun, 1985). Encarga a los astilleros Framnæs Mekaniske Værksted, de Sandefjord, Noruega, la construcción de dos buques cazadores³ y comunica que pronto *cruzará a Inglaterra para adquirir un barco de vapor más grande que se utilizará como factoría flotante, y un velero que se pueda usar como transporte para llegar con lo necesario a la zona de captura*⁴.

En un telegrama recibido en Sandefjord en mayo de 1906, se comunica que *el capitán Andresen ha negociado en Manchester la compra del vapor WORDSWORTH, de 3.000 toneladas y se espera que el buque en un futuro cercano sea transformado en una fábrica flotante para la caza de ballenas en las costas sudamericanas*⁵.

El *Wordsworth* era un buque a vapor con casco de hierro, propulsado por hélice, construido en los astilleros William Gray & Co. Ltd., en West Hartlepool, Inglaterra. Registrado con el número 262, fue entregado el 14 de octubre de 1882 a la compañía Glover Brothers, de Londres, para usarlo como transporte de carga en el comercio de la India, con una capacidad de 3.000 toneladas (Fig. 2). Estaba equipado con las mejoras más recientes, incluyendo engranajes de dirección, molinete y cuatro malacates, todos a vapor. Tenía un doble fondo en cada bodega, para lastre de agua⁶. Tanto los lados del puente como los de la popa eran rectos, dándole una

² *El Comercio* (Punta Arenas), 31 de enero de 1906.

³ *Kysten* (Kristiania), 8 de marzo de 1906. Se trata de los buques *Almirante Valenzuela* y el *Almirante Uribe*.

⁴ *Norges Sjøfartstidende* (Kristiania), 15 de marzo de 1906.

⁵ *Norges Sjøfartstidende* (Kristiania), 21 de mayo de 1906.

⁶ *South Shields Daily Gazette & Shipping Telegraph* (South Shields), 16 de octubre de 1882; *Shipping and Mercantile Gazette* (Londres), 17 de octubre de 1882.

¹ No todo el aceite obtenido era de ballena, había también algunos barriles de aceite de lobo. La fuente consultada no distingue las cantidades de aceite de lobo o ballena generadas. *El Comercio* (Punta Arenas), 18 de febrero de 1904.

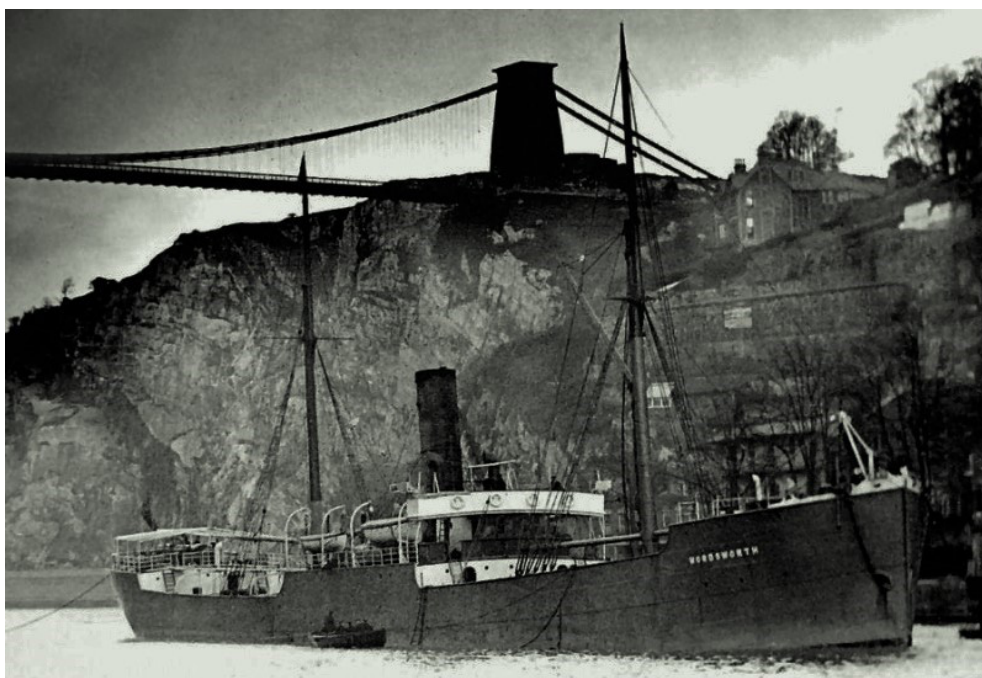


Fig. 2. El carguero británico *Wordsworth*, 1905 (Foto gentileza de Harold Appleyard).

aparición bastante moderna (Fenton, 2013). Clasificado por Lloyd's como 100 A1, el buque tenía un arqueo de 2,055 GRT y 1,335 NRT. Las dimensiones de la nave eran de 285,7 pies de eslora, 34 pies de manga y 24,2 pies de puntal. Estaba equipado con un motor a vapor compuesto, de dos cilindros, de 36" y 67"x36", con una potencia de 240 HP, construido por Thomas Richardson & Sons, de West Hartlepool, Inglaterra⁷.

Fue ocupado entre 1883 y 1906 por Glover Bros., sus propietarios, en el comercio de cabotaje entre diversos puertos de Gran Bretaña, el Mediterráneo, el Mar Negro, la India y Norteamérica. En su primer viaje, en noviembre de 1882, se dirige a Port Said y Alejandría, en Egipto⁸, regresando a Londres el 25 de enero de 1883⁹. El 6 de abril de 1906, luego de más de 20 años de cruceros comerciales a diversos lugares del mundo, el vapor *Wordsworth*, 1.275 toneladas, capitán Mathias, zarpa rumbo a Sulina, Rumania, en el Mar Negro¹⁰, vía Gibraltar y Constantinopla¹¹. Llega el 6 de mayo de 1906¹² y regresa el 12 de mayo, con

una carga de granos, por la misma ruta¹³, arribando al puerto de Manchester el 31 de mayo de 1906, donde procede a descargar su mercadería¹⁴.

Un periódico británico entrega algunos datos adicionales de la compra del carguero: *se supo que el comprador del vapor WORDSWORTH, de Glover Bros., de Londres, es el capitán Andresen, un noruego que llevará el buque a Noruega para equiparlo como ballenero, agregando que se espera que el trabajo sea completado en seis semanas y luego despachado a Punta Arenas, desde donde será empleado como ballenero en el Pacífico*. El artículo finaliza indicando que el precio pagado por el buque es de £ 6.750 y que se trata de un vapor de hierro, de unas 2.500 toneladas, construido en West Hartlepool, en 1882¹⁵. La noticia es replicada en un periódico noruego: *el capitán Andresen ha comprado en £ 6.750 el vapor británico WORDSWORTH, de 2.500 toneladas, construido en 1882, agregando que como tiene la intención de equiparlo para la caza de ballenas en el Pacífico lo llevará a Noruega para instalarle el equipo necesario para ir a Punta Arenas*¹⁶.

⁷ Lloyd's Register of British & Foreign Shipping. Londres, Wyman & Sons, 1883.

⁸ *Shipping and Mercantile Gazette* (Londres), 28 de diciembre de 1882.

⁹ *Lloyd's List* (Londres), 25 de enero de 1883.

¹⁰ *Lloyd's List* (Londres), 9 de abril de 1906.

¹¹ *Lloyd's List* (Londres), 8 de mayo de 1906.

¹² *Lloyd's List* (Londres), 9 de mayo de 1906.

¹³ *Lloyd's List* (Londres), 15 de mayo de 1906.

¹⁴ *Manchester Courier & Lancashire General Advertiser* (Manchester), 1 de junio de 1906.

¹⁵ *Shipping Gazette & Lloyd's List* (Londres), 6 de junio de 1906.

¹⁶ *Kysten* (Kristiania), 9 de junio de 1906.



Fig. 3. El *Gobernador Bories* en Framnæs, Sandefjord, 1906 [Foto gentileza de Erik Evensen, Tønsberg, Noruega].

En el mes de junio se le realizan algunas reparaciones en el puerto de Manchester, por lo que el 7 de junio está en el elevador¹⁷, el 9 en el pontón¹⁸ y el 14 en el dique seco¹⁹. El *Wordsworth*, recientemente vendido a compradores chilenos, ha sido renombrado como *GOBERNADOR BORIES*, y zarpó ayer, en lastre, de Manchester a Chile²⁰. En términos prácticos el buque sale el 19 de junio de Manchester, pero, antes de ir a Chile, va a Sandefjord, Noruega²¹, donde llega el 25 de junio de 1906²².

DEL WORDSWORTH AL GOBERNADOR BORIES

La Sociedad Ballenera de Magallanes escoge los astilleros Framnæs Mekaniske Værksted para la transformación del *Wordsworth* en un buque-factoría, aprovechando los contactos que el capitán Andresen y

la misma Sociedad habían establecido con el astillero el año anterior con la construcción del *Almirante Montt* y también debido a la gran experiencia que tenía la empresa en este tipo de trabajos.

Framnæs era un astillero que se había constituido en Sandefjord en 1898 como sociedad anónima, con el fin de sostener la transición de los buques de madera y vela a los buques de acero y vapor, siendo Christen Christensen su principal accionista y el presidente de la compañía hasta su muerte en 1923 (Bøgen, 1948). Durante sus primeros años se especializó en la construcción de buques cazadores de ballenas y en la transformación de cargueros en buques para el procesamiento de los cetáceos. Entre 1905 y 1914 se convirtieron en el astillero 32 buques de carga en buques-factoría (Hart, 2006). El *Gobernador Bories* (Fig. 3) fue el cuarto buque-factoría (1906) transformado en Framnæs, después del *Admiralen* (fl.k. nr. 1, 1904), el *Vesterlide* (fl.k. nr. 2, 1905) y el *Fridtjof Nansen* (fl.k. nr. 3, 1906).

Según el historiador noruego Johan Tønnesen, el *Gobernador Bories* recibió prácticamente los mismos equipos que el *Fridtjof Nansen*, buque adaptado un poco antes en Framnæs, en marzo de 1906 (Tønnesen, 1967) y que fue considerado un modelo de conversión para su época; sus equipos a bordo estaban tan bien ordenados que podía

¹⁷ *Manchester Courier & Lancashire General Advertiser* (Manchester), 7 de junio de 1906.

¹⁸ *Manchester Courier & Lancashire General Advertiser* (Manchester), 9 de junio de 1906.

¹⁹ *Manchester Courier & Lancashire General Advertiser* (Manchester), 14 de junio de 1906.

²⁰ *Lloyd's List* (Londres), 21 de junio de 1906.

²¹ *Shipping Gazette & Lloyd's List* (Londres), 20 de junio de 1906.

²² *Lloyd's List* (Londres), 11 de julio de 1906.

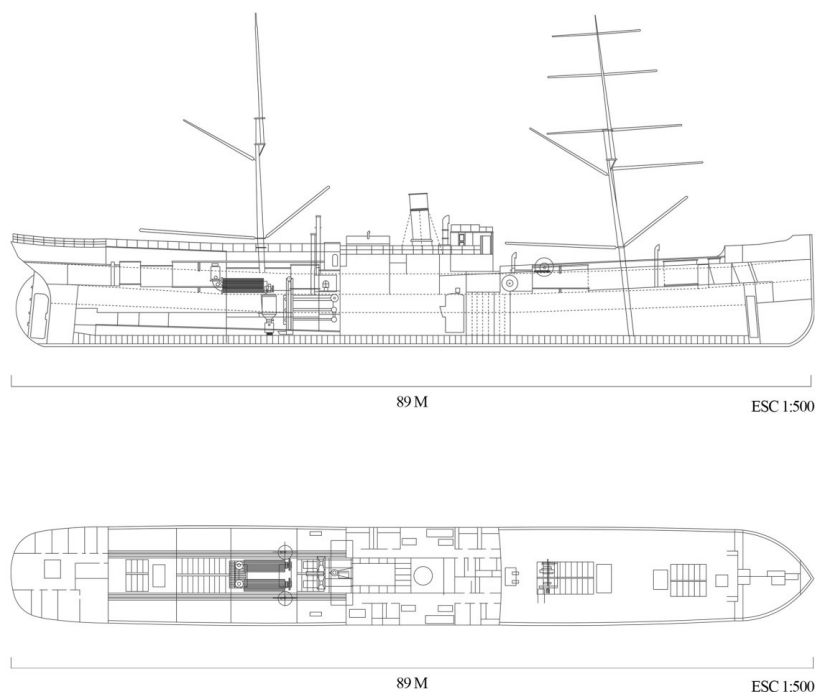


Fig. 4. Parte de los equipos instalados en el *Gobernador Bories ex Wordsworth*, 1906. (Dibujo de Daniela Quiroz en base a los croquis conservados en el Vestfoldarkivet Sandefjord, Noruega).

procesar a sus costados tres ballenas a la vez (Hart, 2016, p. 24). Esta información es de gran importancia pues tenemos una relación mucho más detallada del equipamiento instalado en este buque (Fig. 4).

En la cubierta intermedia del *Fridtjof Nansen* se puso la “cocina”, que consiste de dos digestores, un cuchillo de rotación y un elevador y en la parte delantera de la cubierta principal, un grupo de “seis hervidores”, cuatro adelante y dos atrás, de unos diez pies de diámetro y doce pies de altura. Un avance tecnológico importante en estos buques era el uso de hervidores cerrados, donde el proceso de cocción se da en forma mucho más intensa, la grasa se derrite por completo y más rápido, de modo que, en un tiempo dado, se puede extraer más aceite que con los hervidores abiertos. En estos aparatos los residuos se reducen al mínimo, así que, proporcionalmente, se obtiene más aceite que con el método antiguo y se necesita menos vapor, lo que permite ahorrar agua y carbón²³.

El buque estaba equipado con grúas, cabrestantes y otras herramientas que permitían procesar tres ballenas al mismo tiempo a lo largo del costado del barco, una a popa y dos a proa.

En la cubierta se instalaron ocho cabrestantes para ayudar durante el depósito y procesamiento de la ballena (Galteland, 2009, p. 29).

La otra mejora tecnológica fue la habilitación de ciertos espacios en el casco del buque que funcionaban como “tanques fijos” para el almacenamiento del aceite a granel, además del uso de barriles y otro tipo de contenedores móviles²⁴. La capacidad de almacenamiento de los tanques en el *Fridtjof Nansen* era de unos 6.000 barriles. Se calculaba que con los equipos instalados sería posible obtener entre 300 y 400 barriles de aceite diarios, un aumento notorio respecto de la capacidad de 100 a 200 barriles del *Admiralen* (Galteland, 2009, p. 29). Desafortunadamente, la nave naufragó antes de capturar una sola ballena (Risting, 1922).

En el caso del *Gobernador Bories*, los tanques fijos, o “compartimientos del aceite”, estaban ubicados tanto en el sector de la proa como en la popa del buque. Su capacidad alcanzaba los 8.500 barriles (Hart, 2016). El rendimiento del *Gobernador Bories* durante su primera temporada [1906-1907], con 374 ballenas y 8.500 barriles de aceite, mostraba, sin duda, la eficiencia de los nuevos equipos y los resultados

²³ *The Dundee Courier* (Dundee), 13 de noviembre de 1906.

²⁴ *The Dundee Courier* (Dundee), 13 de noviembre de 1906.

fueron muy alentadores tanto para el astillero como para los armadores del buque (Tønnesen, 1967).

En el Vestfoldarkivet, Sandefjord, Noruega, se conserva una carpeta con una serie de planos y dibujos relacionados con algunos de los trabajos proyectados y/o realizados durante el mes de septiembre de 1906 en el *Wordsworth* para su transformación en un buque-factoría²⁵. Sin embargo, ninguno muestra los equipos definitivos instalados ni tampoco las modificaciones realizadas en el casco (Fig. 5). No tenemos el registro de cada uno de los equipos, pero de los dibujos revisados podemos suponer que, en la cubierta principal, hacia la proa, se pusieron seis “cocinas” con sus accesorios; bajo cubierta, hacia la popa, se colocaron dos digestores a presión, un cuchillo de rotación para cortar el tocino y un elevador. Se realizaron, además, algunas modificaciones en el casco, tanto en la proa como en la popa, con el fin de habilitar de manera adecuada los compartimientos para el almacenamiento del aceite.

Una vez finalizados los trabajos en Framnæs, el *Gobernador Bories* zarpa el 16 de octubre de 1906 de Sandefjord²⁶, al mando del capitán Andresen, rumbo al estrecho de Magallanes (Bøgen, 1948). El 17 de octubre se encuentra en Barry, Gales²⁷, el 21 de octubre en Cardiff, Gales²⁸ y el 9 de noviembre en Fernando de Noronha²⁹. Llega a Punta Arenas el 27 de noviembre de 1906³⁰.

LA LLEGADA A CHILE

Un periódico de Punta Arenas informa que *a las 6.15 p.m. de ayer pasó por frente a Punta Dúngenes una escuadrilla volante compuesta de los vapores GOBERNADOR BORIES, ALMIRANTE VALENZUELA y ALMIRANTE URIBE*³¹. Estos buques, que llegaron el 28 de noviembre de 1906, “al medio día”, fueron *adquiridos por la Sociedad Ballenera de Magallanes en Europa*, y con ellos regresan los señores *Andresen y Olsen*, que fueron *encargados para efectuar la compra*³².

Unos meses antes, el 11 de agosto de 1906,

había llegado a Punta Dúngenes el velero *Cornelia Jacoba*, con un gran cargamento de barriles vacíos³³. La compañía usaría este buque para *depósito de carbón para los cazadores y como tanquero para almacenar el aceite* (Braun, 1985, p. 208). Los nuevos vapores, *que reúnen especiales condiciones para la pesca de cetáceos, formarán con el ALMIRANTE MONTT la escuadrilla de pesca*³⁴ de la empresa.

La Sociedad Ballenera de Magallanes se había constituido en 1906 como un esfuerzo por ampliar los negocios de la sociedad en comandita De Bruyne, Andresen & Co., pues *era indudablemente, una lástima continuar en pequeña escala un negocio que se presentaba bajo tan buenos auspicios* (Braun, 1985, p. 207). En los estatutos de la nueva sociedad se valora en £30,000 los bienes de la sociedad en comandita, formados por *los terrenos, edificios, instalaciones, maquinarias, vapor ballenero i demás embarcaciones*³⁵, pero, sin duda, los bienes más relevantes eran *el vapor Almirante Montt i el establecimiento de Bahía Águila* (Navarro, 1907, p. 298). Es un dato que no deja de ser interesante pues el capital inicial de la sociedad en comandita fue de sólo £11,000, por lo que se había casi triplicado en un año. Era un indicio del buen negocio que era la caza de ballenas. La Sociedad registra sus escrituras en Punta Arenas el 30 de marzo de 1906 y se constituye con sus estatutos aprobados, en abril de ese mismo año. Los objetivos de la sociedad eran *la pesca de ballenas, focas, lobos marinos i las demás operaciones accesorias a esta industria, con un capital social de £100000*³⁶.

La flota de la Sociedad Ballenera de Magallanes estaba compuesta en 1906 por el buque-factoría *Gobernador Bories*, los buques cazadores *Almirante Montt*, *Almirante Uribe* y *Almirante Valenzuela* y el buque de transporte *Cornelia Jacoba* (Fig. 6). El 29 de noviembre se encuentra en bahía Águila la flota ballenera completa³⁷.

El *Gobernador Bories* es inscrito el 18 de mayo de 1907 en el Registro de la Marina Mercante Nacional (RMMN) de Chile bajo el N°787, con un arqueo de 2.332,13 TG y 1.885,54 TN de registro. Medía 88,70 m de eslora, 11,10 m de manga y 6,40 m de puntal. Se lo describe como una nave de dos

²⁵ 0006-Gobernador Bories (fl.k. nr. 4), VEMU/ARS-A-1318/T/Tb/Tbb/L0002, Framnæs Mekaniske Værksted, Vestfold Arkiv, Sandefjord, Noruega.

²⁶ *Lloyd's List* (Londres), 17 de octubre de 1906.

²⁷ *Norges Sjøfartstidende* (Kristiania), 22 de octubre de 1906.

²⁸ *Norges Sjøfartstidende* (Kristiania), 24 de octubre de 1906.

²⁹ *Kysten* (Oslo), 12 de noviembre de 1906.

³⁰ *Kysten* (Oslo), 10 de diciembre de 1906; *Norges Sjøfartstidende* (Oslo), 10 de diciembre de 1906.

³¹ *El Comercio* (Punta Arenas), miércoles 28 de noviembre de 1906.

³² *El Comercio* (Punta Arenas), 12 de agosto de 1906.

³³ *El Magallanes* (Punta Arenas), 14 de agosto de 1906.

³⁴ *El Magallanes* (Punta Arenas), 28 de noviembre de 1906; *El Comercio* (Punta Arenas), 28 de noviembre de 1906.

³⁵ D.S. N°2.905 [Ministerio de Hacienda], 7 de julio de 1906; *Diario Oficial* (Santiago de Chile), 27 de julio de 1906.

³⁶ Estatutos de la Sociedad Ballenera de Magallanes. *Diario Oficial* de la República de Chile, Santiago, 27 de julio de 1906.

³⁷ *El Comercio* (Punta Arenas), 29 de noviembre de 1906.

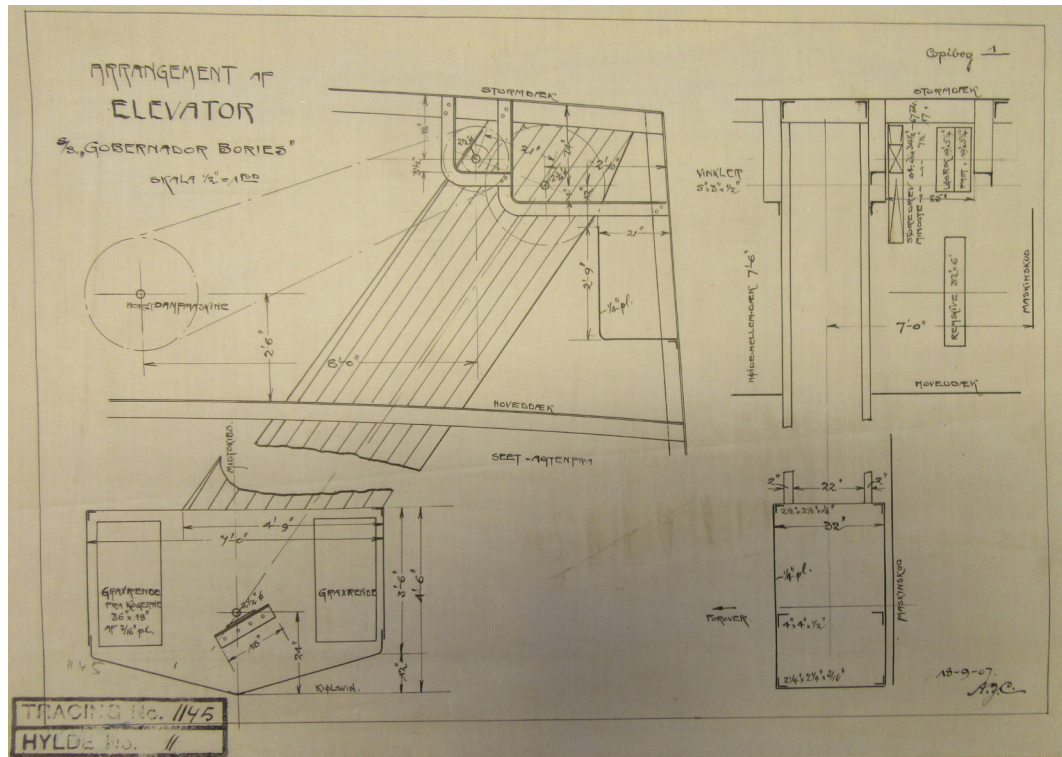
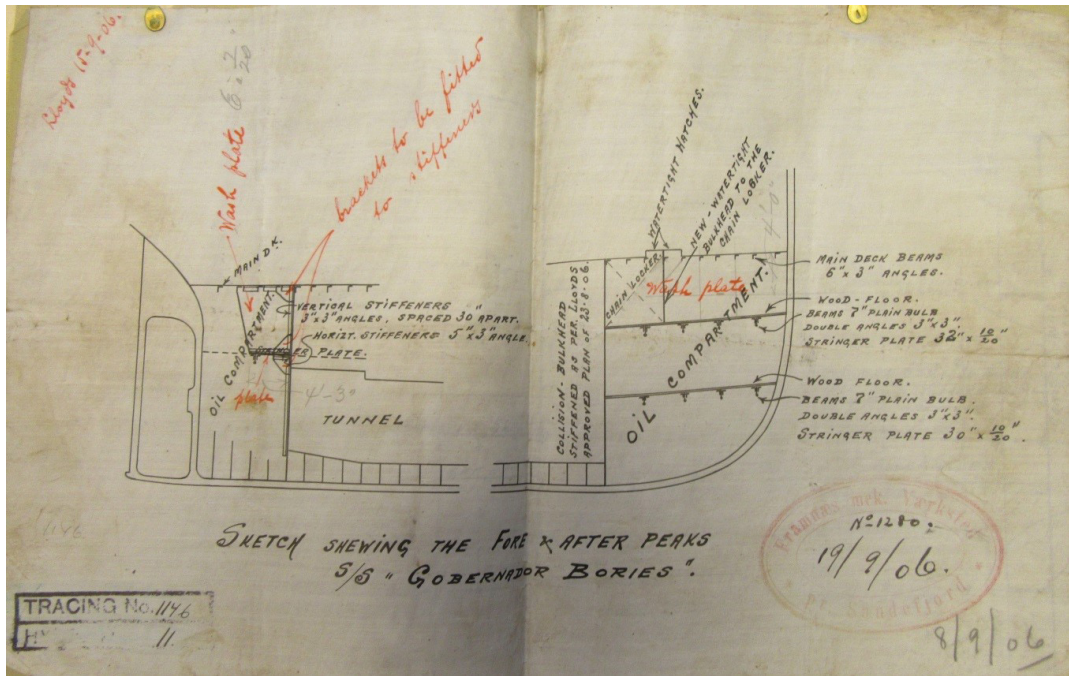


Fig. 5. Bosquejo que muestra los compartimientos de aceite en la popa y la proa del Gobernador Bories. [Framnæs Mekaniske Værksted, Vestfoldarkivet, Sandefjord, Noruega].



Fig. 6. El *Gobernador Bories* y dos buques cazadores en bahía Águila, estrecho de Magallanes, 1907. [Foto E.A. Binnie, Archivo Fotográfico Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes].

cubiertas, dos mástiles, proa recta vertical y popa redonda, con aparejo de goleta. Estaba equipado con un motor a vapor compuesto vertical, de dos cilindros, que movía una hélice mediante la presión que entregaban dos calderas. Será destinado, como lo señala el registro, *al beneficio de la pesca de ballenas*³⁸.

El *Gobernador Bories* realiza dos “viajes” en cada temporada: durante el verano, entre los meses de diciembre y marzo, va a las Shetlands del Sur, en la Antártica, acompañado de dos o tres buques cazadores; en el invierno, de julio a noviembre, se dirige a Europa para transportar el aceite obtenido y traer los productos y mercancías que la empresa necesite. El resto del tiempo permanece anclado en bahía Águila.

Una narración del procesamiento de las ballenas en los buques-factoría podemos obtenerla de uno de los informes de Jacques Liouville, biólogo de la

Expedición de Charcot en 1908-1909, cuando habla de isla Decepción, en las Shetlands del Sur (aunque no se está refiriendo, en particular, al *Gobernador Bories*):

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 negras chimeneas; ni talleres; ni galpones para los toneles. Nada del clásico paisaje industrial de las balleneras visitadas en Noruega [...] Entonces ¿cómo 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 piso 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

³⁸ Registro N°787 del buque *Gobernador Bories*. Registro de Buques, Archivo de la Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Valparaíso, Chile.

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 [...] 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).

Este método descrito por Liouville no era muy eficiente pues se perdía mucho aceite y los huesos de la ballena no se usaban.

PRIMERAS OPERACIONES BALLENERAS: TEMPORADA 1906-1907

El Gobernador Bories realiza ocho cruceros balleneros a la Antártica, particularmente a bahía Balleneros, en isla Decepción y, además, ocho viajes a Europa. La Sociedad Ballenera de Magallanes lo usa no sólo como buque-factoría sino también como buque de transporte.

1ª Campaña Antártica 1906-1907

No conocemos la fecha precisa del zarpe de la flota de la Sociedad Ballenera de Magallanes en su primer viaje a los mares antárticos, probablemente fue durante el mes de diciembre de 1906, pues la escuadrilla ballenera de la Compañía de bahía Águila, compuesta de los vapores GOBERNADOR BORIES, ALMIRANTE VALENZUELA y URIBE, se encuentra a comienzos de enero de 1907 en la región polar a la caza de ballenas³⁹. El 24 de enero de 1907 se informa que los vapores de la Sociedad Ballenera de Magallanes están pescando en las islas del sur y en un mes más regresarán teniendo beneficiadas un gran número de ballenas (Fig. 7)⁴⁰.

En la isla Elefante⁴¹, al mando de su “almirante” el capitán Andresen, marino noruego que se ha convertido en un rayo de exterminio para todos

los cetáceos australes, la escuadrilla ballenera recalca el 7 de marzo de 1907, después de una fructífera campaña en los mares del Estrecho i sus cercanías. Se informa que en la última campaña que duró 4 meses han sido pescadas 172 ballenas, algunas de un porte extraordinario⁴². El 20 de marzo la flota llega a Punta Arenas y los resultados no han podido ser más halagadores: se han beneficiado en tres meses de trabajo 228 ballenas y el aceite obtenido, representado por 5.000 barriles viene a dar un importe a la explotación no menor de 25.000 libras esterlinas⁴³.

El 16 de abril de 1907 el Gobernador Bories se encuentra estacionado en bahía Águila⁴⁴, aprestándose para salir a Europa. El 20 de mayo de 1907 llega el buque a Punta Arenas desde bahía Águila, trayendo a bordo un cargamento de aceite para conducirlo a Europa⁴⁵. El cargamento de aceite, barbas y huesos de ballena tenía un valor de £ 40,000⁴⁶.

Viaje a Europa 1907

No sabemos el momento de su salida de Punta Arenas, pero el vapor Gobernador Bories, al mando del capitán Andresen, recalca el 6 de julio de 1907 en Greenock, Escocia⁴⁷, habiendo pasado por San Vicente, Cabo Verde, el 22 de junio⁴⁸. El 7 de julio llega al puerto de Glasgow, Escocia⁴⁹.

En la prensa se informa sobre el interesante arribo de esta semana a Glasgow del vapor chileno GOBERNADOR BORIES. Se indica que es el primer buque en traer aceite de ballena a granel a Clyde. El buque es propiedad de la Compañía Ballenera de Sudamérica y fue especialmente adaptado para la industria ballenera. El viaje que se completa hoy comenzó en octubre del año pasado, cuando el Gobernador Bories dejó Barry para las islas Shetlands del Sur, recalando en Punta Arenas en el camino. En los alrededores de las islas, que están cerca del círculo antártico, capturaron sobre 200 ballenas; al regreso, en el estrecho de Magallanes fueron aseguradas unas 50 ballenas adicionales.

⁴² *El Comercio* (Punta Arenas), 16 de marzo de 1907.

⁴³ *El Magallanes* (Punta Arenas), 21 de marzo de 1907.

⁴⁴ *El Comercio* (Punta Arenas), 16 de abril de 1907.

⁴⁵ *El Comercio* (Punta Arenas), 20 de mayo de 1907.

⁴⁶ *El Comercio* (Punta Arenas), martes 23 de octubre de 1907.

⁴⁷ *Greenock Telegraph and Clyde Shipping Gazette* (Greenock), 8 de julio de 1907.

⁴⁸ *Shields Daily News* (Shields), 24 de junio de 1907.

⁴⁹ *Hamburgischer Correspondent und neue hamburgische Börsen-Halle* (Hamburgo), 11 de julio de 1907.

³⁹ *El Comercio* (Punta Arenas), 9 de enero de 1907.

⁴⁰ *El Magallanes* (Punta Arenas), 24 de enero de 1907.

⁴¹ La isla Elefante es la más septentrional del archipiélago de las Shetlands del Sur. La isla tiene 47 km de largo y 27 km de ancho, con una superficie de 558 km².

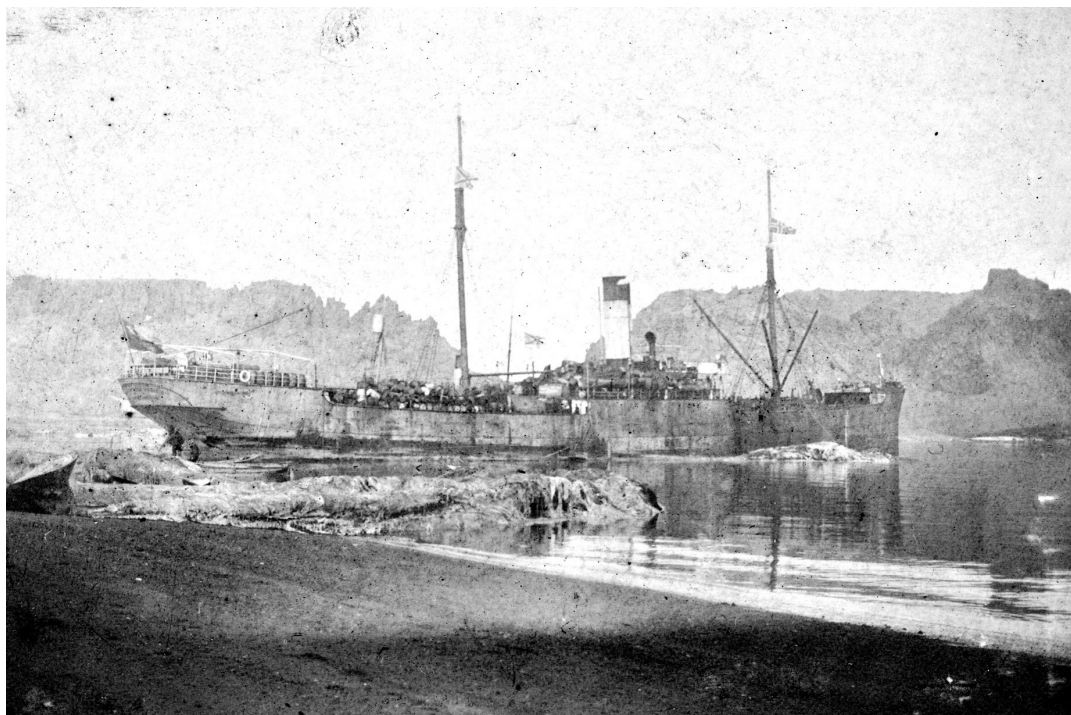


Fig. 7. El *Gobernador Bories* en isla Decepción, Shetlands del Sur, Antártica, 1908.
[Foto E.A. Binnie, Archivo Fotográfico Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes].

En Punta Arenas, antes de zarpar a Glasgow, *el buque fue completado con mineral de cobre, y está ahora descargando aceite de ballena, barbas de ballena y cobre en el Muelle del Príncipe*. El aceite de ballena fue almacenado en parte a granel en grandes tanques y en parte en barriles⁵⁰.

Juan Blanchard le informa a Mauricio Braun, ambos accionistas de la Sociedad Ballenera de Magallanes, que las barbas de ballena que llevó el *Gobernador Bories* a Europa se vendieron en £1.500 la tonelada, pero que sacarían mayor precio si se preparaban mejor, agregando que quedan unas 17 toneladas en Bahía Águila⁵¹.

Luego de dejar su carga en Glasgow, se dirige el 30 de julio de 1907 a Sandefjord, Noruega⁵², para inspeccionar en Framnæs Værksted las instalaciones que tiene a bordo y volver en breve

a Chile (Fig. 8)⁵³. Antes de ir a Sandefjord pasa por Stavanger, Noruega, donde deja su cargamento de 150 toneladas de huesos de ballena que había sido vendido a una fábrica de productos químicos de Kallhammeren, en la ciudad⁵⁴.

El *Gobernador Bories* zarpa del puerto de Sandefjord el 28 de septiembre de 1907⁵⁵, al mando del capitán Nielsen, con 50 tripulantes, rumbo al Mar del Sur. Se informa, además, que el área de captura de la nave es el Estrecho de Magallanes, su propietario la A/S Sociedad Ballenera de Magallanes, y el gerente el Capitán Andresen, de Sandefjord⁵⁶. El 6 de octubre llega a la isla de Barry, Gales⁵⁷, dirigiéndose a Barry Docks N°2, 10 millas al oeste de Cardiff, Gales, con 4.000 barriles vacíos, varias toneladas de pólvora, unos hervidores, una lancha a motor, y otros equipos necesarios para realizar un viaje a los mares del sur de unos doce meses de duración. Se señala que el *Gobernador Bories* está equipado como una fábrica y lleva 48 operarios, además de la tripulación; la nave opera

⁵⁰ *Public Ledger and Daily Advertiser* (Londres), 12 de julio de 1907.

⁵¹ Carta de Juan Blanchard a Mauricio Braun, Punta Arenas 17 de agosto de 1907. Archivo Museo Regional de Magallanes (Punta Arenas), Chile.

⁵² *Hamburgischer Correspondent und neue hamburgische Börsen-Halle* (Hamburgo), 2 de agosto de 1907; *Kysten* (Oslo), 3 de agosto de 1907.

⁵³ *Nordisk Tidende* (Brooklyn), 5 de septiembre de 1907.

⁵⁴ *Stavanger Aftenblad* (Stavanger), 3 de agosto de 1907.

⁵⁵ *Lloyd's List* (Londres), 15 de octubre de 1907.

⁵⁶ *Kysten* (Kristiania), 28 de septiembre de 1907

⁵⁷ *Lloyd's List* (Londres), 7 de octubre de 1907.

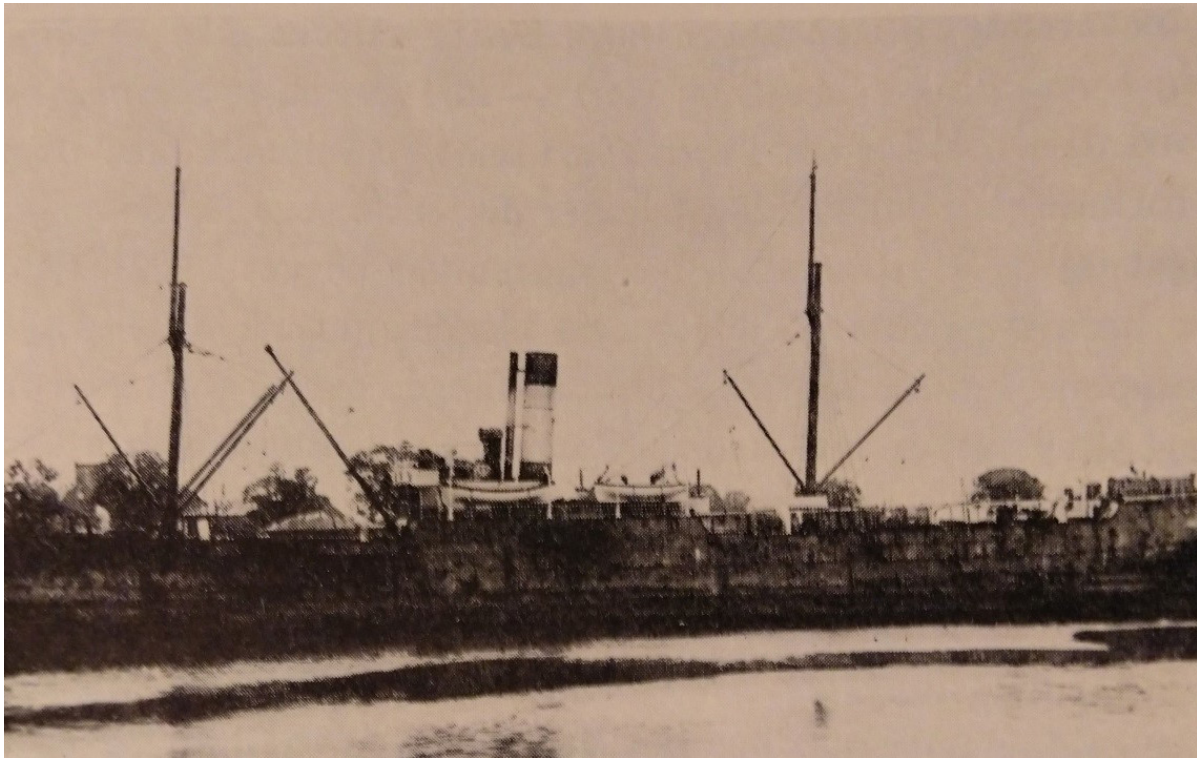


Fig. 8. El *Gobernador Bories* en Sandefjord, 1907 [Foto Tønnesen, 1967, p. 321].

como buque nodriza para la flota de balleneros que pesca ahora en esas aguas y se entiende que los barriles serán llenados con aceite y tocino de ballena y los hervidores serán usados, en el mar, para cocinar las carcasas de las ballenas⁵⁸. Sale a Punta Arenas el 15 de octubre⁵⁹. El 1° de diciembre de 1907 el *Gobernador Bories* llega a Punta Arenas, procedente de Europa. Ese mismo día sigue viaje a bahía Águila, dispuesto a iniciar un nuevo crucero ballenero a la Antártica⁶⁰.

TEMPORADA 1907-1908

2ª Campaña Antártica 1907-1908

Una de las particularidades de la segunda campaña es que Edward B. Binnie, Oficial de Aduanas del Gobierno de las Islas Falklands, encargado de supervisar las actividades balleneras en la Antártica, se embarca en el *Gobernador Bories*, para viajar a isla

Decepción (Hart, 2006). Binnie mantiene un diario de viaje en el buque, con un conjunto muy valioso de información sobre el crucero ballenero (Hart, 2009)⁶¹. Binnie señala que al llegar a bahía Águila nota la presencia de los tres buques cazadores, que habían estado buscando y cazando ballenas francas, de aleta y jorobadas en el Estrecho, las que estaban siendo procesadas en la factoría. El 7 de diciembre el *Gobernador Bories*, capitán Nielsen, zarpa de bahía Águila hacia bahía Romanche para tomar agua. En el buque-factoría iba también el gerente de la Sociedad Ballenera de Magallanes Adolf Andresen. El 13 de diciembre sale de bahía Romanche, rumbo al cabo de Hornos, junto a los cazadores *Almirante Montt* capitán Samuelsen, y *Almirante Uribe*, mientras que el *Almirante Valenzuela*, permanece en el estrecho, suministrando ballenas a la planta (Hart, 2009, p. 49).

El 17 de diciembre la flota había llegado a isla Decepción, donde se amarran con seguridad en la

⁵⁸ *Barry Docks News* (Barry, Wales), 18 de octubre de 1907.

⁵⁹ *Lloyd's List* (Londres), 16 de octubre de 1907.

⁶⁰ *El Comercio* (Punta Arenas), 1° de diciembre de 1907.

⁶¹ Binnie, E.B. Personal Diary in capacity as Customer Officer on board factory ship *Gobernador Bories* at Chile and the South Shetlands Islands, 1907/08 (Hart, 2009). No revisamos el diario sino sólo las referencias que entrega Ian Hart (2009).

orilla del puerto protegido de Bahía Balleneros e inician los preparativos para recibir las ballenas. El mismo día, el Montt y el Uribe traen, cada uno, una ballena azul. El 18 de diciembre la mayor parte del día en el buque factoría se estuvo limpiando de carbón y coke con el fin de tener espacio para la extracción de aceite de las ballenas capturadas. Según Binnie, el corte de la grasa y la extracción de aceite comenzó el 19, cuando todavía había mucho movimiento de barriles para acomodar la producción (Hart, 2009, p. 49). El 20 de enero el Almirante Valenzuela, llegó de Bahía Águila, pues ya no había ballenas en el estrecho de Magallanes, y trajo correo, carne fresca y pescado (Hart, 2009, p. 50). El 14 de febrero el capitán Nielsen se dirige por unos días a bahía Almirantazgo, porque aquí [Bahía Balleneros] hay muchos balleneros y pocas ballenas. El 26 de febrero el Gobernador Bories estaba almacenando aceite y preparándose para salir al mar, con rumbo al cabo de Hornos; lo hace al día siguiente, llegando el 1° de marzo a bahía Orange (Hart, 2009, p. 59). Edward Binnie llega a Puerto Stanley, Malvinas/Falklands, a bordo del Almirante Uribe, vía Ushuaia, el 14 de marzo de 1908⁶².

El 18 de marzo de 1908 arriban a Punta Arenas, procedente de los mares del sur⁶³. los vaporcitos ALMIRANTE VALENZUELA, GOBERNADOR BORIES y ALMIRANTE MONTT, de la pesca de ballenas⁶⁴.

Binnie anota en su diario que entre el 17 de diciembre de 1907 y el 27 de febrero de 1908 el Almirante Montt captura 77 ballenas y el Almirante Uribe 85 ballenas; por su parte, el Almirante Valenzuela captura 31 ballenas entre 27 de enero y el 15 de febrero (Hart, 2009). La flota caza, entonces, 193 cetáceos en su campaña antártica (Fig. 9).

Viaje a Europa 1908

El Gobernador Bories sale a Europa desde Punta Arenas en el mes de mayo, en una fecha no precisada. El 31 de mayo está en Montevideo⁶⁵ y el 18 de junio en San Vicente, Cabo Verde⁶⁶. Recala el 2 de julio de 1908 en el puerto de Glasgow, al mando del capitán

Nielsen⁶⁷. La prensa indica que el buque llegó con la mayor carga de aceite de ballena jamás traída desde Punta Arenas a Clyde⁶⁸. Luego de descargar el aceite, se dirige a Meadowside para una completa revisión que tomará unas seis semanas⁶⁹.

Sobre este viaje a Europa del Gobernador Bories tenemos tres cartas escritas por Pedro A. de Bruyne, accionista de la Sociedad Ballenera de Magallanes y miembro del Directorio, informando sobre diversos aspectos relacionados con la marcha de la compañía. En la primera carta informa que el aceite en barriles procedente de la planta de bahía Águila fue vendido a £16,7 promedio la tonelada y el aceite obtenido en las Shetlands del Sur a £30. Estos precios son inferiores a los del año anterior⁷⁰. En la segunda carta informa sobre las reparaciones que necesita el buque según las exigencias del Lloyd para obtener los seguros. El túnel de la nave no es lo suficientemente fuerte para soportar el nuevo tanque fijo lleno y se debe reparar un tramo de 24 pies. El costo es bastante alto y de Bruyne sugiere como alternativa la instalación de tanques móviles, pero el problema es que al requerir más espacio impide llevar el carbón necesario para la campaña⁷¹. En la tercera carta relata que se decidió la construcción del tanque fijo y la renovación de parte del túnel en Henderson & Co., Clyde, a un costo de £1.150. Sin embargo, mientras se realizaban estas reparaciones, hubo que renovar la parte superior del tanque y la doble cubierta y, al sumar el resto de las reparaciones (calderas, cabestrantes y otros equipos), los costos alcanzaron las £2.000, pero con el ahorro de carbón y agua fresca que las reparaciones implican, el dinero será una buena inversión⁷². El 13 de octubre de 1908 el Gobernador Bories sale de Glasgow rumbo a Punta Arenas⁷³.

⁶⁷ Lloyd's List (Londres), 3 de julio de 1908.

⁶⁸ Greenock Telegraph and Clyde Shipping Gazette (Greenock), 3 de julio de 1908.

⁶⁹ Lloyd's List (Londres), 6 de agosto de 1908.

⁷⁰ Extracto de carta de Pedro A. Bruyne a Presidente Sociedad Ballenera de Magallanes, 17 de julio de 1908. Correspondencia Mauricio Braun. Archivo Regional de Magallanes, Punta Arenas, Chile.

⁷¹ Extracto de carta de Pedro A. Bruyne a Presidente Sociedad Ballenera de Magallanes, 31 de julio de 1908. Correspondencia Mauricio Braun. Archivo Regional de Magallanes, Punta Arenas, Chile.

⁷² Extracto de carta de Pedro A. Bruyne a Presidente Sociedad Ballenera de Magallanes, 14 de agosto de 1908. Correspondencia Mauricio Braun. Archivo Regional de Magallanes, Punta Arenas, Chile.

⁷³ Lloyd's List (Londres), 14 de octubre de 1908.

⁶² The Falklands Magazine and Church Paper (Port Stanley), abril de 1908.

⁶³ Morgenbladet (Oslo), 19 de marzo de 1908; Kysten (Oslo), 19 de marzo de 1908.

⁶⁴ El Magallanes (Punta Arenas), 18 de marzo de 1908.

⁶⁵ Norges Sjøfartstidende (Oslo), 3 de junio de 1909.

⁶⁶ Kysten (Oslo), 20 de junio de 1908.

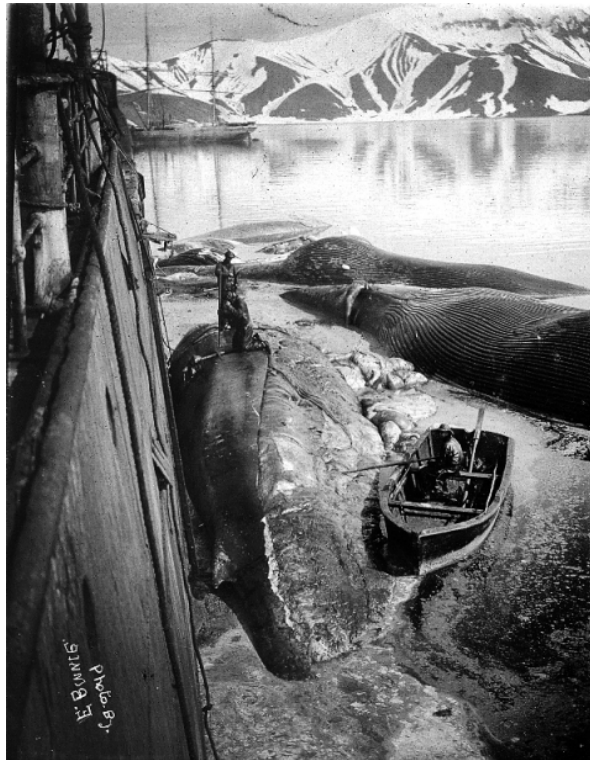


Fig. 9. Procesando ballenas al costado del *Gobernador Bories*, isla Decepción, Shetlands del Sur, Antártica, 1908. [Foto E.A. Binnie, Archivo Fotográfico Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes].

TEMPORADA 1908-1909

3ª Campaña Antártica 1908 -1909

El 23 de noviembre de 1908 el *Gobernador Bories* está de regreso en Punta Arenas, saliendo de inmediato a bahía Águila⁷⁴. El 26 de noviembre de 1908 zarpa la flotilla a las Shetlands del Sur⁷⁵. En esta oportunidad estaba compuesta por el buque-factoría *Gobernador Bories* y los cazadores *Almirante Montt*, *Almirante Uribe* y *Almirante Valenzuela*. El capitán Andresen informa a la prensa que el 23 de diciembre de 1908 se encontraron en isla Decepción con la expedición del naturalista francés Jean Baptiste Charcot en el *Pourquoi-Pas*, que luego de tomar carbón habría seguido rumbo al Polo Sur⁷⁶. Charcot relata este suceso: *subimos a bordo del GOBERNADOR BORIES, donde fuimos recibidos por el capitán Stolhani y por el Sr Andresen* [gerente de la Sociedad Ballenera de

Magallanes], quien le ofrece llevarle el carbón que necesita, 60 toneladas, *en uno de los pequeños vapores*. Andresen le informa que su compañía, la Sociedad Ballenera de Magallanes, *es la mejor montada y tiene como fábrica flotante el vapor de 3.000 toneladas en el que estábamos*. Los buques-factoría *son alimentados por pequeños balleneros de fierro*, y estas naves *son admirables a pesar de sus ligeras dimensiones* (Charcot, 1910, p. 40).

Otro evento que sucede durante esta campaña es el naufragio y posterior rescate del vapor *Telefon* ocurrido el 26 de diciembre de 1908, en la isla San Jorge, Antártica. Era un carguero, a vapor, de 2.300 toneladas, con casco de hierro, construido en 1899 por Wood, Skinner & Co., Newcastle on Tyne, Inglaterra, para P.A. Grøn, de Sandefjord, Noruega. Sus dimensiones eran 255 pies de eslora, 36 pies de manga y 18 pies de puntal. Estaba equipado con un motor a vapor de triple expansión, con una potencia de 138 HP⁷⁷. En 1908 había sido arrendado por Christen Christensen como carguero de apoyo que llevaba carbón, barriles vacíos y comida fresca

⁷⁴ *El Comercio* (Punta Arenas), 23 de noviembre de 1908.

⁷⁵ *El Comercio* (Punta Arenas), 26 de noviembre de 1908.

⁷⁶ *El Comercio* (Punta Arenas), 15 de marzo de 1909.

⁷⁷ *Shields Daily Gazette* (Shields), 2 de enero de 1900.

para su flota ballenera que operaba en las islas Shetlands del Sur (Heyburn & Stenersen, 1989). Naufraga al chocar en una roca sumergida, pero toda la tripulación, *compuesta de 19 personas, el capitán y un pasajero, se salvaron en bote llegando a la bahía Decepción*⁷⁸. El mismo capitán Andresen informa que el naufragio fue descubierto por el vapor *Almirante Valenzuela*, buque que ayudado por los otros balleneros chilenos [...], remolcaron al TELEFON hasta la isla Decepción el día 29 de diciembre. Se trató de reparar la nave y traerla a Punta Arenas, pero eso no fue posible por la falta de bombas, buzos y otros elementos [...]; en vista de las circunstancias anotadas y del mal tiempo reinante [se decidió] varar el TELEFON en la playa de isla Decepción⁷⁹. Su traslado a Punta Arenas se deja para la próxima temporada.

El 13 de marzo de 1909 los vapores de la Sociedad Ballenera ALMIRANTE URIBE, ALMIRANTE MONTT, GOBERNADOR BORIES y ALMIRANTE VALENZUELA, fondean en Bahía Águila, después de una larga expedición por los mares del sur en busca de ballenas. El capitán de uno de los buques se dirigirá a Punta Arenas a dar cuenta del resultado obtenido en este viaje⁸⁰. El capitán del Almirante Valenzuela informa al gerente de la sociedad que en la última expedición los cuatro buques pertenecientes a la sociedad pudieron pescar 104 ballenas, las que han sido remolcadas hasta Bahía Águila; la mayor parte de la pesca se llevó a cabo en los mares al sur del Cabo de Hornos⁸¹.

Viaje a Europa 1909

El 22 de mayo de 1909 el buque-factoría *Gobernador Bories* sale rumbo a Europa, vía Montevideo⁸², llegando el 4 de julio a Clyde⁸³ y al día siguiente a Glasgow⁸⁴. El aceite se vende en promedio a £14,4 la tonelada⁸⁵, £2 menos que el año anterior. Nuevamente es Pedro de Bruyne el encargado de

transmitir, a través de dos cartas, lo relacionado con este viaje a los directivos de la Sociedad Ballenera de Magallanes. En la primera carta informa que *el Bories será descargado esta semana y probablemente irá a dique seco el martes 3 de agosto y esperamos salir, en tiempo, a comienzos de septiembre*. Respecto del aceite dice que *no venía hasta la marca y el capitán Stolhane lo atribuye en parte al mal tiempo que hubo entre San Vicente y Glasgow [...] de manera que el aceite no tuvo el tiempo necesario para sedimentar y la suciedad que había en el tanque se mezcló con el aceite*. A pesar de eso, señala que *obtuvimos por nuestro aceite £1 más que cualquiera de las otras compañías balleneras de las Shetlands del Sur*. Informa, además, que los barriles más baratos que encontró son unos buenos, *de aceite de algodón, a 5/6 chelines*⁸⁶.

El 6 de septiembre de 1909 zarpa de Glasgow con una carga de carbón⁸⁷. El 8 de septiembre se detiene en Cardiff⁸⁸. En la segunda carta, desde Cardiff, de Bruyne indica que *logró obtener después de muchas negociaciones, 2.300 toneladas de carbón de Cardiff a 17/4 [17 chelines y 4 peniques], incluidos los derechos de muelle*. Se tomaron, además, los seguros para el buque-factoría tanto sobre el casco, por un total de £14.000, como por sus instalaciones, por £2.910. Informa que *en un par de días podré avisar del zarpe del Gobernador Bories desde este puerto a Madeira y Punta Arenas y que lleva también 5.000 barriles, 2.000 de ellos desarmados*⁸⁹.

El 17 de septiembre sale de Cardiff rumbo a Punta Arenas⁹⁰. El *Gobernador Bories* llega a Punta Arenas el 26 de octubre de 1909⁹¹.

TEMPORADA 1909-1910

En la Memoria del Ministerio de Marina correspondiente a 1911 se explica el modo de operar y el modelo de captura de la flota de la Sociedad

⁷⁸ *Chile Austral* (Punta Arenas), 14 de marzo de 1909.

⁷⁹ *El Comercio* (Punta Arenas), 15 de marzo de 1909.

⁸⁰ *El Comercio* (Punta Arenas), 13 de marzo de 1909.

⁸¹ *El Comercio* (Punta Arenas), 15 de marzo de 1909.

⁸² *Norges Sjøfartstidende* (Oslo), 25 de mayo de 1909.

⁸³ *Lloyd's List* (Londres), 6 de julio de 1909.

⁸⁴ *Kysten* (Oslo), 6 de julio de 1909.

⁸⁵ Carta de Sociedad Ballenera de Magallanes, a Mauricio Braun, 23 de junio de 1909. Correspondencia Mauricio Braun. Archivo Museo Regional de Magallanes, Punta Arenas, Chile.

⁸⁶ Extracto de carta de Pedro A. Bruyne a Presidente Sociedad Ballenera de Magallanes, 28 de julio de 1909. Correspondencia Mauricio Braun. Archivo Museo Regional de Magallanes, Punta Arenas, Chile.

⁸⁷ *Greenock Telegraph and Clyde Shipping Gazette* (Greenock), 8 de septiembre de 1909.

⁸⁸ *Lloyd's List* (Londres), 11 de septiembre de 1909.

⁸⁹ Extracto de carta de Pedro A. Bruyne a Presidente Sociedad Ballenera de Magallanes, 10 de septiembre de 1909. Correspondencia Mauricio Braun. Archivo Museo Regional de Magallanes, Punta Arenas, Chile.

⁹⁰ *Lloyd's List* (Londres), 18 de septiembre de 1909.

⁹¹ *Kysten* (Oslo), 27 de octubre de 1909.

Ballenera de Magallanes en los distintos caladeros que explota.

Sale el GOBERNADOR BORIES y tres balleneros al mando en Jefe del capitán Andresen, fuerte accionista de la sociedad, para el archipiélago de Shetland y Tierras de Graham y al mismo tiempo otro ballenero a los canales y golfo de Penas, teniendo en esa región al pontón RUBENS, regresando enseguida a descargar sus productos; listos nuevamente zarpan a expedicionar en Penas y sus cercanías. Después de esto se envía al GOBERNADOR BORIES a Europa a vender los productos del año, regresando con carbón, útiles de pesca, pertrechos, etc. Mientras el BORIES se encuentra ausente, los balleneros se dedican a pescar en el Atlántico, en las cercanías del Estrecho y en los mares australes, regresando a Bahía Águila trayendo sus ballenas a remolque. La empresa paga al Gobierno inglés por el derecho de pesca en el archipiélago de Shetland y Tierras de Graham la suma de £ 200, es decir, por el BORIES y tres balleneros, por cuanto los reglamentos ingleses no permiten enviar más buques⁹².

4ª Campaña Antártica 1909-1910

El 30 de octubre de 1909 zarpa la flotilla ballenera desde bahía Águila en su expedición antártica anual, esta vez llevando tripulantes y elementos para completar el salvamento del vapor TELEFON y a su regreso traerlo a Punta Arenas⁹³. El costo de la expedición se estima en unas £9.000⁹⁴. Charcot señala que cuando llega a isla Decepción, el 27 de noviembre de 1909 el Gobernador Bories ya estaba en su fondeadero habitual, paralelo a él se encontraba otro navío, el ORN y, en el medio de la bahía, un vapor de aspecto bizarro que supimos más tarde era el TELEFON (Charcot, 1910, p. 308). Según Charcot la flota habría llegado a comienzos de noviembre, es decir, más temprano que de costumbre, para que las compañías rivales no pudiesen tomar posesión del naufragio, agregando

que el Gobernador Bories arribó a Decepción con un capitán y seis tripulantes para el TELEFON, una bomba, un buzo escafandra, un poco de material de todo tipo y, sobre todo, numerosos sacos de cemento (Charcot, 1910, p. 312).

El 23 de febrero de 1910 llega a Punta Arenas el vapor ALMIRANTE VALENZUELA de la Sociedad Ballenera de Magallanes, remolcando el vapor noruego TELEFON, también ballenero, encallado tiempo atrás en las islas Shetlands⁹⁵. Pocos días después lo hace el Gobernador Bories, con el resto de la flota.

1ª Campaña a Chiloé 1910

El agente del Lloyd's en Punta Arenas escribe el 3 de abril de 1910 que el buque tanque GOBERNADOR BORIES regresó de la caza de ballenas en las Shetlands del Sur y ahora está con los buques cazadores en el Pacífico Sur (Chiloé); agregando que en mayo irá a Glasgow con el aceite⁹⁶. Esta es una nueva área de captura de ballenas que la empresa desea explorar y destinarle recursos.

La empresa había comprado en 1909 el buque-frigorífico Rubens, de Lamport & Holt Line, que, como se sabe, está desde hace tiempo fondeado en nuestra bahía [Punta Arenas] para instalar en él una fábrica flotante de aceite en la Isla de Chiloé. Noticia que es resaltada por la prensa regional pues que una firma local estiende sus negocios fuera del territorio, porque ello significa un progreso más para Magallanes⁹⁷. En la 4a Memoria de la Sociedad Ballenera de Magallanes se informa a los accionistas de la compra del Rubens, buque que servirá de fábrica flotante como base de un nuevo centro de pesca en el Pacífico⁹⁸. Es remolcado en el mes de octubre de 1909 a bahía Águila por el Almirante Montt y el Almirante Valenzuela⁹⁹. Se decide, además, adquirir un vapor cazador usado, el Naddoddur que operaba en Islandia, para acompañar al Rubens en las operaciones al sur de Chiloé. En la prensa se informa que la compañía había solicitado al Gobierno autorización para que se le conceda el permiso respectivo para fondear en los puertos

⁹² Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al año 1911. Fondo Ministerio de Marina, volumen 1812. Archivo Nacional, Santiago, Chile.

⁹³ Chile Austral (Punta Arenas), 29 de octubre de 1909.

⁹⁴ Chile Austral (Punta Arenas), 9 de febrero de 1910.

⁹⁵ Chile Austral (Punta Arenas), 23 de febrero de 1910.

⁹⁶ Lloyd's List (Londres), 3 de mayo de 1910.

⁹⁷ Chile Austral (Punta Arenas), 9 de febrero de 1910.

⁹⁸ Chile Austral (Punta Arenas), 9 de febrero de 1910.

⁹⁹ El Comercio (Punta Arenas), 15 de octubre de 1909.

de la península de Tres Montes i en los del archipiélago de Guaytecas al pontón RUBENS con el fin de poder beneficiar las ballenas cerca del lugar donde se las caza¹⁰⁰. Mientras recibe la autorización gubernamental correspondiente para el uso del *Rubens*, la empresa decide utilizar al *Gobernador Bories* para el procesamiento de las ballenas que se obtengan en el Pacífico Sur.

Viaje a Europa 1910

Juan Blanchard le informa a Mauricio Braun que piensa despachar sus vapores *BORIES* y *TELEFON* para Europa el lunes próximo; llevan un cargamento de unas 2.000 toneladas de aceite [...] además de un poco de carga que pude arreglar con un flete estipulado de 12 chelines por tonelada¹⁰¹. El 12 de junio de 1910 el *Gobernador Bories* zarpa junto al *Telefon* a Europa, donde se procederá a efectuarle reparaciones de importancia¹⁰². Llega a Liverpool el 26 de julio de 1910, procedente del Pacífico Sur¹⁰³. El *Telefon*¹⁰⁴ se vende dañado a Greenock & Grangemouth Dockyard Company, Greenock, Inglaterra, por £5.350, quienes luego de repararlo¹⁰⁵, lo venden a Love & Steward, Bolness, por £11.000¹⁰⁶.

La Sociedad Ballenera de Magallanes compra a A/S Skjaersnaess, empresa dirigida por Hans Ellefsen, Tønsberg, Noruega, el buque cazador *Naddoddr*, que operaba en estación terrestre de Askness, Mjoafjord, Islandia (Sigurjónsson & Gunnlaugsson, 2006). El 16 de septiembre de 1910 se encuentra en el puerto de Liverpool, Inglaterra, el *Gobernador Bories*, con 1.293 toneladas, al mando del capitán Stohlhane¹⁰⁷ y el 20 sale de Liverpool rumbo a Punta Arenas¹⁰⁸. El 15 de octubre de 1910 el *Gobernador Bories* regresa a Punta Arenas, procedente de Liverpool, acompañado del *Almirante Señoret*¹⁰⁹.

¹⁰⁰ *El Magallanes* (Punta Arenas), 13 de diciembre de 1910.

¹⁰¹ Carta de Juan Blanchard a Mauricio Braun, 11 de junio de 1910. Correspondencia Mauricio Braun. Archivo Museo Regional de Magallanes, Punta Arenas, Chile.

¹⁰² *El Comercio* (Punta Arenas), 13 de junio de 1910; *Lloyd's List* (Londres), 5 de julio de 1910.

¹⁰³ *Lloyd's List* (Londres), 27 de julio de 1910.

¹⁰⁴ En ese momento, sus dueños serían P.A. Grøn, de Sandefjord, Noruega (*Newcastle Journal* [Newcastle], 18 de agosto de 1910).

¹⁰⁵ *Belfast Newsletter* (Belfast), 25 de agosto de 1910.

¹⁰⁶ *Belfast Newsletter* (Belfast), 16 de diciembre de 1910.

¹⁰⁷ *Lloyd's List* (Londres), 17 de septiembre de 1910.

¹⁰⁸ *The Scotsman* (Edimburgo), 22 de septiembre de 1910.

¹⁰⁹ *El Comercio* (Punta Arenas), 27 de octubre de 1910.

OPERACIONES BALLENERAS ENTRE 1910 Y 1914

El año 1910 es un momento clave en la historia de la Sociedad Ballenera de Magallanes. Debido a una serie de dificultades financieras se debe reestructurar y rebajar su capital social de £100.000 a £60.000. Después de una compleja serie de trámites, que implica la disolución de la antigua sociedad y la formación de una nueva, sus estatutos quedan finalmente aprobados recién a comienzos de 1911¹¹⁰.

La empresa mantiene, sin embargo, su mecánica de captura y procesamiento de ballenas con operaciones en la zona del estrecho de Magallanes y el Atlántico, en las Shetlands del Sur, en la Antártica y en las costas de la Patagonia occidental.

Entre 1910 y 1914 el *Gobernador Bories* realiza cuatro nuevas expediciones a la Antártica.

5ª Campaña Antártica 1910-1911

Entre el 29 y el 30 de octubre de 1910 la flota compuesta por el *Gobernador Bories* y los balleneros *Almirante Uribe*, *Almirante Valenzuela* y *Almirante Señoret* zarpa hacia los mares del sur¹¹¹. El 12 de marzo de 1911 llegaron a Bahía Águila, los vapores balleneros de la Sociedad Ballenera de Magallanes, procedente de los mares australes¹¹².

El *Gobernador Bories*, de regreso de su expedición de pesca, conduce 1.600 toneladas de aceite. Se agrega que en el Pacífico, a la altura de Tres Montes, se unirá a los demás barcos balleneros y se cree que, con lo que ellos tengan a bordo, se completarán 2.000 toneladas. Finalmente, el resultado de la pesca no puede ser más halagüeño para la Sociedad Ballenera; la actual obtendrá una utilidad mayor que la de la anterior temporada. Se deja constancia que la tonelada de aceite vale 23 libras esterlinas¹¹³.

6ª Campaña Antártica 1911-1912

El 2 de diciembre de 1911 zarpa de Punta Arenas rumbo a los mares del sur la flota ballenera compuesta por los buques *Gobernador Bories*,

¹¹⁰ D.S. N°70 [Ministerio de Hacienda], 14 de enero de 1911; Diario Oficial (Santiago de Chile), 20 de enero de 1911.

¹¹¹ *El Comercio* (Punta Arenas), 28 de octubre de 1910.

¹¹² *El Magallanes* (Punta Arenas), 13 de marzo de 1911.

¹¹³ *El Comercio* (Punta Arenas), 14 de marzo de 1911.

*Almirante Uribe y Almirante Valenzuela*¹¹⁴. Entre el 15 y el 16 de abril la flota ballenera regresa a Punta Arenas. El *Gobernador Borjes* lo hace el 16 de abril de 1912¹¹⁵. La flota trajo de los mares del sur 1.800 toneladas de aceite de ballena cuyo producido asegura el año financiero de la Sociedad Ballenera de Magallanes¹¹⁶.

7ª Campaña Antártica 1912-1913

El 25 de noviembre de 1912 salen de Punta Arenas los vapores *Gobernador Borjes*, *Almirante Valenzuela* y *Almirante Uribe*, rumbo a los mares del sur¹¹⁷.

*El Gerente de la Sociedad Ballenera de Magallanes don Augusto Henckes, en su afán de propender al mayor desarrollo y progreso de la sociedad que dirige, tiene el proyecto de efectuar dentro de algunos días una campaña a bordo del GOBERNADOR BORJES para imponerse de cerca de la marcha y condiciones en que se encuentra tan importante industria así como para propender a su mejoramiento. El Sr. Henckes saldrá de aquí junto con la expedición ballenera en noviembre próximo. Actualmente se efectúan en Puerto Águila los trabajos de preparación de las naves y todos los detalles inherentes a esta clase de expediciones. Los accionistas de la sociedad ballenera consideran el viaje del Sr. Henckes de mucha importancia y no dudan de los benéficos resultados que les reportará la presencia del Sr. Gerente en los sitios que visitará*¹¹⁸.

La flota regresa de la Antártica el 26 de marzo de 1913¹¹⁹. La captura en esta temporada alcanza las 319 ballenas, con 45 azules, 248 de aleta y 26 jorobadas, que producen 13.200 barriles de aceite¹²⁰.

*El Sr. A. Henckes, Gerente de la Sociedad Ballenera de Magallanes se encuentra nuevamente en esta ciudad desde el sábado último. El Sr. Henckes hizo una verdadera campaña de pesca, pues en la temporada que acaba de terminar anduvo con los buques balleneros imponiéndose de todo el movimiento que requieren esas expediciones. Viene muy contento del resultado obtenido, el cual es sumamente halagador para la Compañía. Se ha hecho, nos dijo el Sr. Henckes, pesca completa y si no se siguió adelante es porque en los buques no cabía más. Nuestras felicitaciones al digno Gerente de la Sociedad Ballenera por su feliz regreso y buena suerte en los negocios*¹²¹.

8ª Campaña Antártica 1913-1914

En su octava y última campaña, el *Gobernador Borjes* zarpa el 22 de noviembre de 1913 acompañado de los cazadores *Almirante Goñi*, *Almirante Valenzuela* y *Almirante Uribe*, rumbo a las Shetlands del Sur¹²², regresando a Punta Arenas el 31 de marzo de 1914¹²³.

2ª y 3ª Campaña a Chiloé 1911, 1912

El *Gobernador Borjes* participó en dos nuevas campañas en la zona de Chiloé. Entre el 23 y el 25 de marzo de 1911 sale de Punta Arenas acompañado de los cazadores *Almirante Uribe*, *Almirante Valenzuela* y *Almirante Señoret* con rumbo a Chiloé¹²⁴. El 4 de junio de 1911 fondean en Punta Arenas el *Gobernador Borjes* y el *Almirante Señoret* de regreso de la pesca, [la que] según nuestras informaciones ha sido abundante y provechosa¹²⁵.

A fines del mes de abril de 1912 el *Gobernador Borjes* sale de Punta Arenas para la costa del Pacífico a fin de continuar en sus faenas de pesca¹²⁶. No tenemos datos sobre su regreso a Punta Arenas.

PRODUCTIVIDAD DEL BUQUE-FACTORÍA

La productividad del buque-factoría *Gobernador Borjes* es difícil separarla, en términos estadísticos,

¹¹⁴ *El Comercio* (Punta Arenas), 2 de diciembre de 1911. Erróneamente se indica que el *Almirante Montt* también formaba parte de la flota, pero este buque regresa dos días después a Punta Arenas y de ahí a bahía Águila [*El Comercio* (Punta Arenas), 4 de diciembre de 1911].

¹¹⁵ *El Comercio* (Punta Arenas), 16 de abril de 1912.

¹¹⁶ *Chile Austral* (Punta Arenas), 21 de abril de 1912.

¹¹⁷ *El Comercio* (Punta Arenas), 25 de noviembre de 1912.

¹¹⁸ *Chile Austral* (Punta Arenas), 5 de octubre de 1912.

¹¹⁹ *Chile Austral* (Punta Arenas), 26 de marzo de 1913.

¹²⁰ International Whaling Statistics. International Whaling Commission Secretariat: Cambridge (gentileza Cherry Allison).

¹²¹ *Chile Austral* (Punta Arenas), 26 de marzo de 1913.

¹²² *El Comercio* (Punta Arenas), 22 de noviembre de 1913.

¹²³ *El Comercio* (Punta Arenas), 31 de marzo de 1914.

¹²⁴ *El Comercio* (Punta Arenas), 23 de marzo de 1911, 25 de marzo de 1911.

¹²⁵ *El Comercio* (Punta Arenas), 5 de junio de 1911.

¹²⁶ *Chile Austral* (Punta Arenas), 21 de abril de 1912.

de la productividad total de la Sociedad Ballenera de Magallanes, que también faenaba cetáceos en su planta terrestre de bahía Águila y en su otro buque-factoría, *Rubens*. No tenemos series completas de datos sino solamente información fragmentaria, disponible tanto en fuentes nacionales como internacionales.

El historiador noruego Sigurd Risting indica que la Sociedad Ballenera de Magallanes captura un total de 374 ballenas en la temporada 1906-1907, las que habrían producido 8.500 barriles de aceite (Risting, 1922). Otro historiador noruego, Johan N. Tønnesen, indica que fueron 207 las ballenas capturadas por la compañía en los mares antárticos, las que produjeron 3.800 barriles de aceite, que sumadas a una buena caza en Tierra del Fuego y en el estrecho de Magallanes, permitieron un resultado final de 374 ballenas y 8.500 barriles de aceite (Tønnesen, 1967, p. 349). Es decir, un 55,35% de las ballenas capturadas por la empresa fue en los mares antárticos, pero solamente un 44,71% del aceite producido derivaba de esas ballenas. Debemos recalcar, sin embargo, que las cifras que entregan las diversas fuentes no siempre coinciden. Por ejemplo, un periódico chileno de Punta Arenas, asegura que habrían sido 228 las ballenas capturadas en los mares del sur¹²⁷. Un periódico de Stavanger, Noruega, indica que fueron 180, entre las que había 43 ballenas francas¹²⁸.

En la temporada 1907-1908 las estadísticas oficiales no separan las ballenas cazadas al sur del cabo de Hornos de las capturadas en aguas del estrecho de Magallanes o en zonas cercanas. Son 404 ballenas (no se identifica la especie) que habrían producido unos 8.000 barriles de aceite, de los cuales 3.000 provienen del estrecho de Magallanes (IWS, 1931, II). Tenemos, sin embargo, el diario de Edward Binnie, quien estuvo a bordo del *Gobernador Bories* en esta campaña, donde señala que durante la temporada antártica los buques cazaron 193 cetáceos (Hart, 2009). Si consideramos ambas cifras correctas, sumando y restando, tendríamos que en el estrecho se habrían tomado 211 ballenas y que los cetáceos capturados en los mares antárticos produjeron 5.000 barriles de aceite. Esta vez se habría capturado en los mares antárticos el 47,77% de los especímenes que habrían producido el 62,50% del total del aceite.

Según las mismas estadísticas en la campaña 1908-1909 se habrían capturado 588 ballenas, con 130 azules, 60 de aleta, 395 jorobadas y 3 francas, que produjeron 11.300 barriles de aceite. Se afirma que una parte (sin especificar) de estas ballenas fue capturada frente a las costas de Chile (IWS, 1931, II). De esa cifra, al menos 93 ballenas, que produjeron 4.000 barriles de aceite, se habrían capturado en la zona del estrecho de Magallanes (Risting, 1922).

El año 1910 de la Sociedad Ballenera de Magallanes, que incluye la temporada 1909-1910 en mares antárticos, es considerado muy exitoso por las autoridades ministeriales, *puede decirse que entra en un período de franca prosperidad, indicando que durante el año se han beneficiado 457 ballenas, tanto en su establecimiento de Puerto Águila como en sus fábricas flotantes vapor GOBERNADOR BORIES i pontón RUBENS, cuyo producido se puede estimar en 68.550 galones*¹²⁹. Tampoco tenemos información diferenciada según los diferentes caladeros explorados. Las estadísticas internacionales dan cifras un poco distintas. En la temporada 1909-1910 se habrían capturado en los mares antárticos 420 ballenas, con 300 jorobadas, 72 de aleta, 28 azules y 20 francas, con un total de 9.000 barriles de aceite; en 1910 en el estrecho de Magallanes se cazaron 105 ballenas francas y una azul que produjeron 4.000 barriles de aceite. Es decir, un total de 526 ejemplares y 13.000 barriles.

En el año 1911, *las ballenas capturadas en los mares del sur han sido 433, en el Pacífico 111 y en el Atlántico 4, lo que hace un total de 548 ballenas, que han producido 2.200 toneladas de aceite i 31 toneladas de barbas*¹³⁰. La cifra que corresponde a las ballenas capturadas en los mares antárticos coincide con las estadísticas internacionales que, además, especifican que estas 433 ballenas corresponden a 316 jorobadas, 71 de aleta, 40 azules y 6 francas, las que produjeron un total de 9.600 barriles de aceite.

En el 1912, se capturaron *434 ballenas en los mares del sur, 56 ballenas en el Pacífico, 52 ballenas en el Atlántico, lo que hace un total de 542 ballenas, que produjeron 2.203 toneladas de aceite y 34,5*

¹²⁷ *El Magallanes* (Punta Arenas), 21 de marzo de 1907.

¹²⁸ *Stavanger Aftenblad* (Stavanger), 3 de agosto de 1907.

¹²⁹ Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al año 1910. Fondo Ministerio de Marina, volumen 1766. Archivo Nacional, Santiago, Chile.

¹³⁰ Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al año 1911. Fondo Ministerio de Marina, volumen 1812. Archivo Nacional, Santiago, Chile.

toneladas de barbas, con un valor de £ 27.500¹³¹. Las cifras internacionales hablan de 563 ballenas, 308 jorobadas, 175 de aleta, 74 azules, 4 francas, una sei y un cachalote, con un total de 13.869 barriles de aceite. A esta cifra habría que sumarle 11 ballenas francas capturadas en el estrecho de Magallanes.

Durante 1913, incluida la temporada antártica 1912-1913, se capturaron en los mares de sur 344 ballenas ordinarias y en el Estrecho tres ballenas, total 347 ballenas, con un rendimiento de 2.036 toneladas de aceite y 15 toneladas de barbas, con un valor aproximado de \$ 800.000. Se considera que en el año no ha sido tan beneficioso el resultado obtenido por esta compañía debido a la menor cantidad de ballenas capturadas y al incendio que hubieron de soportar¹³². Las estadísticas internacionales hablan de 319 ballenas, 248 de aleta, 45 azules y 26 jorobadas, que produjeron 13.200 barriles de aceite.

Finalmente, en 1914, se capturaron en los mares del sur 304 ballenas ordinarias, en el estrecho 5 ballenas, con un total de 309 ballenas y un rendimiento de 2.068 toneladas de aceite y 14 toneladas de barbas, con un valor aproximado de £ 36.500¹³³. Las cifras internacionales informan sólo de 245 ballenas capturadas, con 66 azules, 85 de aleta, 93 cachalotes y una no especificada, con un total de 13.000 barriles de aceite¹³⁴.

LOS CAPITANES DEL GOBERNADOR BORIES

El *Gobernador Bories* tuvo tres capitanes noruegos mientras operó como buque-factoría para la Sociedad Ballenera de Magallanes [1906-1914]: Andreas Nilsen [1876-1955], entre 1906 y 1909; Niels Larsen Stålhane [1860-1933], entre 1909 y 1911; y Henrik Olsen, entre 1911 y 1914 (Hart, 2016).

El primero en tomar el mando del buque-factoría *Gobernador Bories* fue el capitán Andreas Nilsen, de Sandefjord, Noruega. El capitán Nilsen nace en Sandefjord el 3 de septiembre de 1876, embarcándose por primera vez en 1891, con 14 años.

En 1894 fue el segundo oficial del *Telefon*. Estuvo sirviendo en distintos buques hasta que en 1906 se transforma en el capitán del *Gobernador Bories* en las Shetland del Sur durante tres temporadas, entre 1906 y 1909. Luego de dejar el buque fue gerente de Chr. Salvesen & Co. en las Islas Malvinas y después en Mossamedes, África Occidental Portuguesa. Toma el mando entre 1912 y 1915 del buque-factoría *Pythia*, de la Dominion Whaling Co. (T. Dannevig, Sandefjord), buque que operó en África Occidental; luego, entre 1916 y 1917, dirige el *Thor I*, de Bryde & Dahl Hvalfangerselskab (Thor Dahl, Sandefjord), que trabajó en las islas Georgias del Sur y Shetlands del Sur, y más tarde el *Bas II*, entre 1923 y 1924, de A/S Bas II (N.T. Nielsen-Alonso, Sandefjord), que lo hizo de manera pelágica en las costas de África Occidental. Luego capitanea entre 1926 y 1927 una goleta de madera de su propiedad, convertida en el buque-factoría *Foldin I*, en la caza de ballenas en torno a Spitsbergen. Entre 1928 y 1931 pasa a ser capitán del buque-tanque *Willy*. Una vez que abandona el mar en 1932, se transforma en un empresario naviero local. Fallece el 3 de enero de 1955 en Sandefjord¹³⁵ (Hart, 2016).

Lo sucede otro noruego, Niels Larsen Stålhane, de Kragerø. Durante varios años trabajó como capitán en la factoría flotante de una compañía ballenera chilena, que tenía una zona de captura en las Shetland del Sur¹³⁶. Era, por supuesto, el *Gobernador Bories*, donde fue capitán en dos expediciones consecutivas a isla Decepción, entre 1909 y 1911. Entre 1911 y 1913 estuvo a cargo del buque-factoría *Rakiura* de la New Zealand Whaling Co. (Chr. Nilsen & Co., Larvik)¹³⁷, que operó en las aguas de Tasmania pero las capturas fueron muy escasas, solo 3.780 barriles de aceite¹³⁸. Entre 1913 y 1915 toma el mando del *Orion ex Sobraon*¹³⁹, buque-factoría de la South American Whaling Co. (A. Andresen, Punta Arenas), que saldrá a capturar ballenas frente a las costas de Chile y Colombia en un mes; el caladero colombiano no ha sido probado hasta ahora pero debe ser muy rico en ballenas¹⁴⁰. El 11 de marzo de 1914 llega a Punta Arenas el nuevo

¹³¹ Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al año 1912. Fondo Ministerio de Marina, volumen 1860. Archivo Nacional, Santiago, Chile.

¹³² Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al año 1913. Fondo Ministerio de Marina, volumen 1910. Archivo Nacional, Santiago, Chile.

¹³³ Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al año 1914. Fondo Ministerio de Marina, volumen 1979. Archivo Nacional, Santiago, Chile.

¹³⁴ International Whaling Statistics. International Whaling Commission Secretariat: Cambridge (gentileza Cherry Allison).

¹³⁵ *Sandefjord Blad* (Sandefjord), 5 de enero de 1955.

¹³⁶ *Jarlsberg og Larviks Amtstidende* (Larvik), 30 de marzo de 1912.

¹³⁷ *Norges handels og Sjøfartstidende* (Kristiania), 1 de septiembre de 1911; *Jarlsberg og Larviks Amtstidende* (Larvik), 1 de septiembre de 1911.

¹³⁸ *Norges handels og Sjøfartstidende* (Kristiania), 21 de febrero de 1913.

¹³⁹ *Jarlsberg og Larviks Amtstidende* (Larvik), 21 de octubre de 1913.

¹⁴⁰ *Norges handels og Sjøfartstidende* (Kristiania), 20 de octubre de 1913.

*ballenero ORION, con bandera nacional*¹⁴¹. El 30 de mayo de 1915 regresa a Punta Arenas luego de terminar su campaña, precedente de Melinka y acompañado del cazador *Noruega*¹⁴². El 14 de junio zarpa rumbo a Europa, vía Montevideo¹⁴³. En 1916 el capitán N. L. Stålhane, *ex gerente de caza de ballenas en Chile*, fue contratado como capitán de S/S *Bygland*, buque recién comprado por Stavnes y Salvesen (A.J. Stavnes & A. Salvesen, de Kragerø)¹⁴⁴. En 1917 se hace cargo del vapor *Altair*, de A. Kroger, Kristiania (Oslo)¹⁴⁵ y, en 1919 del vapor *Innerøy*, de Kluver & Co., también de Kristiania (Oslo)¹⁴⁶. No tenemos más antecedentes de la carrera de N. L. Stålhane, sólo algunos datos personales. Se casa en 1892 con Ingeborg Marie Nilsen, y tienen cuatro hijas: Alfhild, Margit, Edith y Marion. Fallece a los 73 años, en Kragerø, el 7 de noviembre de 1933¹⁴⁷.

El último capitán del *Gobernador Bories* es Henrik Olsen, noruego, que lo dirige durante tres expediciones entre 1911 y 1914. El capitán Olsen recibe su título de capitán de primera clase por parte del Ministerio de Marina de Chile el 10 de abril de 1911¹⁴⁸, habilitándolo para capitanear el buque-factoría. Después que la empresa lo vendiera, se hace cargo, entre 1914 y 1915, del nuevo buque-factoría de la Sociedad Ballenera de Magallanes, el *Gobernador Bories II, ex Senator*. El 7 de marzo de 1915 fondea en Punta Arenas el nuevo *Gobernador Bories*, *recién adquirido por la Sociedad Ballenera, es de 3.048 toneladas de registro, su tripulación es de 44 hombres, y viene al mando del Capitán Sr. E. Olsen*¹⁴⁹. Este buque nunca es usado como buque-factoría. No tenemos mayores noticias del capitán Olsen hasta que en la invitación a tomar acciones de una nueva sociedad ballenera organizada por August F. Christensen, A/S Ekvator se lo nombra como *una celebridad de la*

*caza de ballenas tanto en los caladeros del norte como del sur, y se asegura que será contratado para dirigir el D/S NEKO, el buque-factoría de la empresa. Se dice que fue ex capitán de los barcos de pasajeros más grandes en América del Sur y, más recientemente, gerente de capturas y capitán del buque factoría D/S GOBERNADOR BORIES, de la Sociedad Ballenera de Magallanes en las Shetland del Sur y en Chile. El capitán Olsen ha adquirido un conocimiento profundo de las condiciones que existen allí y, además, habla español con fluidez. Henrik Olsen aporta a la nueva sociedad 30.000 coronas noruegas*¹⁵⁰. Pero, en definitiva, el capitán Olsen no pudo tomar bajo su mando al buque-factoría *Neko*, pues al regresar de su campaña ballenera para Chr. Salvesen & Co., en las Shetlands del Sur, el buque se hunde en el cabo Santo Tomé, 120 millas al NE de Río de Janeiro, con una carga de 11.000 barriles de aceite¹⁵¹. La venta del buque a A/S Ekvator *quedó en nada pues el buque fue pérdida total* (Hart, 2016, p. 128).

EL ÚLTIMO VIAJE A EUROPA

El 8 de abril de 1914 el *Gobernador Bories* sale de Punta Arenas, rumbo a Liverpool, Inglaterra¹⁵², donde arriba el 13 de mayo del mismo año¹⁵³. Era un viaje sin retorno. La Sociedad Ballenera de Magallanes consideraba al buque *demasiado pequeño para las necesidades de la empresa*¹⁵⁴ y en 1914 adquiere uno nuevo para adaptarlo como buque-factoría: es el *Senator* y como el viejo *GOBERNADOR BORIES* *será probablemente vendido, el nuevo vapor [... usará] el mismo nombre*¹⁵⁵.

Sin embargo, este nuevo buque no será utilizado, pues la empresa decide cancelar las operaciones balleneras en 1914.

En el mes de mayo de 1914 el *Gobernador Bories* se pone a la venta. El viejo *Wordsworth* nunca más volverá a los mares del sur. Los avisos aparecen durante bastante tiempo en la prensa noruega (Fig. 10). Se señala que se encuentra *equipado como*

¹⁴¹ *El Comercio* (Punta Arenas), 11 de marzo de 1914.

¹⁴² *El Comercio* (Punta Arenas), 31 de mayo de 1915.

¹⁴³ *El Comercio* (Punta Arenas), 14 de junio de 1915.

¹⁴⁴ *Norges handels og Sjøfartstidende* (Kristiania), 20 de diciembre de 1915.

¹⁴⁵ *Norges handels og Sjøfartstidende* (Kristiania), 4 de enero de 1917.

¹⁴⁶ *Norges handels og Sjøfartstidende* (Kristiania), 6 de enero de 1919.

¹⁴⁷ *Norges handels og Sjøfartstidende* (Kristiania), 7 de noviembre de 1933.

¹⁴⁸ Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al año 1911. Fondo Ministerio de Marina, Volumen 1812. Archivo Histórico Nacional, Santiago de Chile.

¹⁴⁹ *El Comercio* (Punta Arenas), 8 de enero de 1915.

¹⁵⁰ *Norsk Kunngjørelsestidende* (Kristiania), 9 de marzo de 1924.

¹⁵¹ *Norges handels og Sjøfartstidende* (Kristiania), 12 de mayo de 1924.

¹⁵² *El Comercio* (Punta Arenas), 8 de abril de 1914.

¹⁵³ *Liverpool Echo* (Liverpool), 14 de mayo de 1914.

¹⁵⁴ *La Unión* (Punta Arenas), 12 de enero de 1914.

¹⁵⁵ *La Unión* (Punta Arenas), 14 de junio de 1914.

Flytende kokeri „**Gobernador Borries**“
 alene i vore hænder tilsalgs. Jern bygge
 1882. Klasse 100 A 1. Special Survey
 no. 1. 1911. Dimensioner: Længde
 285 $\frac{1}{2}$ ft. bredde 36 ft. dybde 24 ft. 2 t.
 2 dæk. 1 av jern. Ogsaa Poop 26 ft.
 Bridgedæk 56 ft. & T. G, F. 30 ft. Død-
 vægt ca. 2700 tons. Lastet 21 ft. 7 t.
 3 rum, 5 luker. Vandballast i dobbelt
 bund, dype tanker og pig 1259 tons.
 Maskiner Compound, placeret midtskibs
 36 $\frac{1}{3}$ & 67"X36". Kjedler 2 enkelt
 ended Tubular 75 lbs tryk. 5 damp-
 wincher, ny Donkeykjedel 1902. Fart
 9,9 $\frac{1}{2}$ knob. Utrustet som hvalkoker
 med alle nødvendige tanker kjedler etc.
 Disponibel for levering straks.

Fig. 10. Aviso de venta del *Gobernador Bories*, en Oslo, Noruega.
 [Norges handels og Sjøfartstidende (Oslo), 26 de mayo de 1914].

factoría ballenera con tanques, calderas y todo lo necesario, agregando que está disponible para entrega inmediata¹⁵⁶.

El buque es adquirido por un comerciante holandés con negocios en Newcastle y utilizado para cabotaje entre los puertos de Rotterdam y Liverpool. El 4 de julio de 1914 se encuentra en el puerto de Rotterdam, Holanda¹⁵⁷. El 22 de julio zarpa en un viaje a Liverpool, Inglaterra¹⁵⁸, regresando a Rotterdam el 25 del mismo mes¹⁵⁹.

Un hecho singular le ocurre al *Gobernador Bories* en el mes de septiembre de 1914. El 14 zarpa de Rotterdam rumbo a South Shields¹⁶⁰, Inglaterra. El 16 queda varado en Robin Hood's Bay (Inglaterra), y no logra salir con la marea alta. El buque hace agua en la sala de máquinas y en la popa y procede a soltar las anclas. Se llega a un acuerdo con los pescadores para el rescate del buque sobre la base de "sin cura no hay paga", pero se requiere de bombas y remolcadores para el salvamento. El barco está asegurado en Londres por £ 18,000¹⁶¹.

Es finalmente rescatado y llega el 17 a Newcastle¹⁶². El 19 zarpa de Newcastle, rumbo al norte¹⁶³.

El 21 de septiembre el buque recala en Aberdeen, Escocia, portando la bandera de Costa Rica y con una apariencia muy dilapidada, pues había estado varado en Robin Hood Bay, en su viaje de Rotterdam al Tyne y su casco está casi completamente cubierto de óxido¹⁶⁴. Se dice que el buque había sido usado antes como ballenero, pero su equipamiento ha sido desmantelado en forma parcial. No llevaba carga y seguirá su viaje a Kirkwall [Orkney Islands], luego de darle carbón¹⁶⁵.

El *Gobernador Bories* fue adquirido por la Royal Navy y remolcado a Burra Sound, norte de Escocia, donde es hundido el 12 de octubre de 1914 para servir como "buque de bloqueo"; sin embargo, no fue bien lastreado y mientras se sumergía el buque derivó hacia aguas más profundas, haciéndolo inefectivo como buque de bloqueo (Wood, 2008, pp. 143-144).

¹⁵⁶ *Norges handels og Sjøfartstidende* (Oslo), 26 de mayo de 1914.

¹⁵⁷ *Rotterdamsch Nieuwsblad* (Rotterdam), 15 de julio de 1914.

¹⁵⁸ *De Maasbode* (Rotterdam), 24 de julio de 1914.

¹⁵⁹ *De Maasbode* (Rotterdam), 25 de julio de 1914.

¹⁶⁰ *De Maasbode* (Rotterdam), 14 de septiembre de 1914.

¹⁶¹ *De Maasbode* (Rotterdam), 18 de septiembre de 1914; *Rotterdamsch Nieuwsblad* (Rotterdam), 19 de septiembre de 1914.

¹⁶² *Shields Daily News* (Shields), 18 de septiembre de 1914.

¹⁶³ *Newcastle Journal* (Newcastle), 21 de septiembre de 1914.

¹⁶⁴ *Aberdeen Evening Express* (Aberdeen), 21 de septiembre de 1914.

¹⁶⁵ *Aberdeen Press and Journal* (Aberdeen), 22 de septiembre de 1914.



Fig. 11. Una vista del naufragio del *Gobernador Borries* en Burra Sound, Scapa Flow [gentileza de Rossana Milligan, Glasgow, Escocia].

EL REPOSO DEL GUERRERO

El *Gobernador Borries* yace hoy en las arenas del fondo marino de Burra Sound, donde es visitado y fotografiado por buceadores de todo el mundo (Fig. 11).

Una descripción muy completa de los restos del naufragio fue publicada en el mes de diciembre de 2000, en la revista de buceo *Diver* (WA Coastal Marine, 2012, p. 31), de la que sacamos algunas frases que evocan su estado: *delante de las calderas principales hay una pequeña caldera de grúa; por el lado de estribor, las placas de la cubierta colapsada descansan sobre la caldera de ese lado, formando un túnel al interior del costado del casco. En la sala de máquinas el enorme bloque del motor a vapor domina toda la escena; el cigüeñal y las bielas son visibles a través de los lados del bloque del motor. También se logra ver el arco parcialmente enterrado del árbol de transmisión que se proyecta desde la carcasa cuadrada del cojinete de empuje, señalando la ruta hacia la popa. La popa se encuentra en gran parte intacta, oculta en algunos lugares por secciones caídas de las placas de cubierta y del casco. Hacia estribor el casco está más alto que hacia babor, con cuadernas que se proyectan sobre la línea de las placas del casco; se puede ver la sombra de la popa desde la mitad de la bodega.*

El piso de la bodega está repleto de escombros que provienen tanto de la cubierta como de los costados y entre ellos se encuentran los restos del contorno de una de las escotillas de retención y, un poco más atrás, un gran cabrestante. Como las cubiertas han desaparecido el interior de la popa es una red de cuadernas y pilares, con los rayos de sol ingresando desde arriba. En la parte superior del buque, el mecanismo de dirección todavía está unido al eje del timón; la hélice y el timón están intactos y en su lugar, aunque dos palas de la hélice están enterradas en el lecho marino de guijarros. En la proa no hay cadenas ni anclas; tal vez esos accesorios se retiraron antes que el barco se hundiera, aunque, en el fondo del mar, [...] se encuentra un gran colgante de hierro, tal vez los restos de un ancla con las aletas rotas.

El año 2012 se publicó un completo survey con los detalles de los naufragios que existen en la zona de Scapa Flow, islas Orcadas, entre ellos el *Gobernador Borries* (WA Coastal Marine, 2012). El pecio se encuentra a unos 14 m de profundidad y sus dimensiones observadas son 93,6 m de largo, 19,8 m de ancho, con una altura de 8,1 m, algo mayores que las que tuvo mientras navegaba. El naufragio está partido pero todavía bastante cohesionado; parece estar descansando sobre su

quilla pero está torcido a lo largo, con la proa a babor y la popa a estribor. No está la cubierta y gran parte del casco, con algunas placas todavía visibles en ambos extremos; las cuadernas están expuestas en varios lugares y espaciadas en forma uniforme, con intervalos de unos 0,5 m. Las dos calderas se pueden identificar en el centro de la embarcación y cada una mide unos 3 m de largo y 3,5 m de ancho, con protuberancias en la parte superior. Los restos del motor se encuentran inmediatamente detrás de las calderas. La popa sigue estando en gran parte levantada, a pesar de que le falta la cubierta y algunas placas del casco. Es posible que el timón y la hélice todavía estén en su lugar, aunque es difícil discernir los detalles. No hay muchos escombros alrededor del naufragio, aparte de un objeto alargado [... que] mide 5,3 m de largo y 0,7 m de ancho y puede ser parte de un mástil. Los restos del buque permanecen en buenas condiciones y nunca fueron dispersados con explosivos (WA Coastal Marine, 2012, pp. 29-30).

Entre los buceadores se lo conoce por el diminutivo GOBY¹⁶⁶ y se dice que es uno de los mejores buques de bloqueo para bucear; se encuentra bien dividido, con solo su proa y popa intactas; la visibilidad tiende a ser mejor que en la misma bahía, con mucha vida marina refugiada lejos de la rápida corriente de marea que fluye casi en forma permanente (Hood, 2019, p. 105).

En la actualidad, el buque-factoría Gobernador Bories es un pecio, es decir, un pedazo, fragmento o parte de una nave naufragada, diseminado bajo el agua (incluyendo también cualquier objeto que se encontrara a bordo en el momento de ocurrido el naufragio). Esta biografía fue elaborada utilizando un conjunto de fragmentos dispersos en distintos soportes (informes, planos, fotografías, noticias), que han sido unidos, creemos, con algo de imaginación, pero sabemos que es posible seguir construyendo su historia, recurriendo ahora a los pedazos que se encuentran bajo el agua.

AGRADECIMIENTOS

Un reconocimiento especial a la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo [ANID], ex CONICYT, por el financiamiento otorgado entre 2008 y 2020 a cuatro Proyectos FONDECYT relacionados con la caza de ballenas (1080115,

1110826, 1140056 y 1170318), que permitieron revisar archivos, en Chile y el extranjero, y reunir la información ocupada en este trabajo.

Un sentido agradecimiento a todas las personas que permitieron el acceso a documentos vinculados con el tema de este trabajo en las siguientes instituciones: Archivo Histórico Nacional (Santiago, Chile), Archivo Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante (Valparaíso, Chile), Archivo del Museo Regional de Magallanes (Punta Arenas, Chile) y Vestfoldarkivet (Sandefjord, Noruega).

BIBLIOGRAFÍA

- Aagaard, B. (1930). *Fangst og Forskning i Sydishavet*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- 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.
- Baldwin, R. y P. Martin (1999). *Two waves of globalization: Superficial similarities, fundamental differences*. Cambridge: National Bureau of Economic Research.
- Basberg, B.L. (1998). The floating factory: dominant designs and technological development of twentieth century whaling factory ships. *The Northern Mariner*, 8(1), 21-37.
- Basberg, B.L. (2004). *The shore whaling stations at South Georgia: A study in antarctic industrial archaeology*. Oslo: Novus Forlag.
- Bøgen, H.S.I. (1948). *A/S Framnæs Mek. Værksted, 1898-1948*. Oslo: Dreyers Forlag.
- Bøgen, H.S.I. (1953) *Aktieselskap Ørnen 1903-1953, 50 års hvalfangst*. Sandefjord: Kommandør Chr. Christensens Hvalfangstmuseum.
- Braun, M. (1985). *Memorias de una vida colmada*. Buenos Aires, Gaglianone.
- Charcot, J. (1910). *Le POURQUOI-PAS? dans L'Antarctique*. Paris: Flammarion.
- 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.
- Fenton, R. (2013). *Tramp Ships: An Illustrated History*. Barnsley: Seaforth Publishing.
- Galteland, O. (2009). *Hvalfangst på Syd-Georgia*. Sandefjord: Sandar Historielag.
- Hart, I. (2006). *Whaling in the Falkland Islands Dependencies 1904-1931*. Herefordshire: Pequena.
- Hart, I. (2009). *Antarctic Magistrate. A life through the lens of a camera*. Herefordshire: Pequena.
- Hart, I. (2016). *Whale factory ships and modern whaling 1881-2016*. Preston: Ships in Focus Publications.

¹⁶⁶ Este interesante diminutivo aparece en <http://www.scapaflow.co.uk/dive-site/10-Gobernador-Bories> (consultado el 30 de junio de 2021).

- Heyburn, H.R. y G. Stenersen (1989). The wreck and salvage of SS Telefon. *Polar Record*, 25(152), 51-54.
- 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.
- Holt, S. (2001). Sharing the catches of whales in the Southern Hemisphere. En Ross Shotton (editor), *Case studies on the allocation of transferable quota rights in fisheries* (pp. 322-373). Roma: Fao.
- Hood, Ch. (2019). 100 years: the wrecks of Scapa Flow. *Dive Travels Adventures* (Summer 2019), 98-105.
- Jacobsen, A.R. (2008). *Svend Foyn. Fangstmann og nasjonsbygger*. Oslo: Aschehoug.
- Liouville, J. (1913). *Cétacés de l'Antarctique (Baleinoptères, ziphiidés, delphinidés)*. Paris: Masson et Cie, Paris
- Mokyr, J. (2000). The Second Industrial Revolution, 1870-1914. En V. Castronovo (Ed.), *Storia dell'economia Mondiale* (pp. 219-245). Rome: Laterza.
- Navarro, L. (1907). *Censo jeneral de población, edificación, industria, ganadería i minería del territorio de Magallanes, República de Chile*. Punta Arenas: Imprenta de El Magallanes.
- 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 M. Mayorga (2018). Un experimento temprano de caza moderna de ballenas en Magallanes: El vapor Magallanes de la Braun & Blanchard y el Capitán Andresen. *Magallania*, 46(2), 25-46.
- Quiroz, D., G. Carreño y A. Guerrero (2013). El último barco ballenero chileno: una etnografía histórica del JUAN 9 (Empresa Macaya Hnos. y Cia.). *Revista Chilena de Antropología Visual*, 22, 166-190.
- Ringstad, J.E. (2005). 'Admiralen' til Sydishavet—et 100 års minne. *Kulturminner*, 10.1 <https://www.sandefjord.folkebibl.no/sandefjord./tema/kulturminner/kulturminnerhost2005b.html>
- Risting, S. (1922). *Av Hvalfangstens Historie*. Kristiania: J.W. Cappelens Forlag.
- Schumacher, T. (2014). Av hvalfangstens historie i Finnmark. *Budstikka*, 19(1), 8-13.
- Sigurjónsson, J. y T.H. Gunnlaugsson (2006). *Revised catch series and cpue for fin whales taken from the early modern whaling land stations in Iceland*. Paper SC/58/PFI4 submitted to the IWC Scientific Committee, Anchorage.
- Tønnesen, J.N. (1967). *Den moderne hvalfangsts historie: opprinnelse og utvikling. Bind 2, Verdensfangsten 1883-1914*. Sandefjord: Norges Hvalfangstforbund.
- Tønnesen, J.N. y A.O. Johnsen (1982). *The History of Modern Whaling*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- WA Coastal Marine (2012). *Scapa Flow Wreck Surveys Archaeological Interpretation of Multibeam Data and Desk-Based Assessment*. Edinburgh: Historic Scotland.
- Wood, L. (2008). *Scapa Flow Dive Guide* (2nd edition). Southend-On-Sea: AquaPress.

Periódicos Consultados

Chile

- Chile Austral* (Punta Arenas), 1912-1914.
Comercio, El (Punta Arenas), 1904-1914.
Magallanes, El (Punta Arenas), 1906-1914.
Unión, La (Punta Arenas), 1912-1914.

Noruega

- Jarlsberg og Larviks Amtstidende* (Larvik), 1906-1914.
Kysten (Kristiania), 1906-1914.
Morgenbladet (Oslo), 1908-1910.
Norges handels og Sjøfartstidende (Kristiania), 1906-1914.
Norsk Kunngjørelsestidende (Kristiania), 1924.
Sandefjord Blad (Sandefjord), 1906-1914.
Stavanger Aftenblad (Stavanger), 1907-1912

Estados Unidos

- Nordisk Tidende* (Brooklyn), 1907.

Reino Unido

- Aberdeen Evening Express* (Aberdeen), 1914.
Aberdeen Press and Journal (Aberdeen), 1914.
Barry Docks News (Barry, Wales), 1906-1910.
Belfast Newsletter (Belfast), 1906-1910.
Dundee Courier, The (Dundee), 1906.
Falklands Magazine & Church Paper, The (Port Stanley), 1908.
Greenock Telegraph & Clyde Shipping Gazette (Greenock), 1906-1910.
Liverpool Echo (Liverpool), 1914.
Lloyd's List (Londres), 1883-1912.
Manchester Courier & Lancashire General Advertiser (Manchester), 1906.
Newcastle Journal (Newcastle), 1914.
Public Ledger and Daily Advertiser (Londres), 1906-1912.
Scotsman, The (Edimburgo), 1910-1914.
Shields Daily Gazette (Shields), 1900.
Shields Daily News (Shields), 1906-1914.
Shipping & Mercantile Gazette (Londres), 1882.
Shipping Gazette & Lloyd's List (Londres), 1906.

South Shields Daily Gazette & Shipping Telegraph (South Shields), 1882.

Western Mail (Cardiff), 1913-1914.

Alemania

Hamburgischer Correspondent und neue hamburgische Börsen-Halle (Hamburgo), 1907-1908.

Países Bajos

De Maasbode (Rotterdam), 1914.

Rotterdamsch Nieuwsblad (Rotterdam), 1914.

Archivos

0006-Gobernador Bories (fl.k. nr. 4), VEMU/ARS-A-1318/T/Tb/Tbb/L0002. Framnæs Mekaniske Værksted, *Vestfoldarkivet*, Sandefjord, Noruega.

Correspondencia Mauricio Braun. *Archivo Museo Regional de Magallanes*, Punta Arenas, Chile.

[Registro N°787, GOBERNADOR BORIES]. Registro de Buques. *Archivo de la Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante*, Valparaíso, Chile.

Memorias del Ministerio de Marina 1910-1914. Fondo Ministerio de Marina. *Archivo Histórico Nacional*, Santiago, Chile.

Otras Fuentes

Binnie, E.B. Personal Diary in capacity as Customer Officer on board factory ship *Gobernador Bories* at Chile and the South Shetlands Islands, 1907/08.

Lloyd's Register of British & Foreign Shipping. Londres, Wyman & Sons, 1883.

International Whaling Statistics. International Whaling Commission Secretariat: Cambridge (gentileza Cherry Allison).