

## Actividad lobera y ballenera en litorales y aguas de Magallanes y Antártica, 1868-1916\*

### LA CAZA DE LOBOS MARINOS

Desde el momento mismo del descubrimiento de las tierras meridionales, los distintos navegantes que fueron surcando en accidentadas e historiadas singladuras las aguas magallánicas, comenzaron a advertir la presencia de manadas incontables de pinnípedos que literalmente ennegrecían el litoral de las islas que se adosan a la parte occidental del continente y a la Tierra del Fuego, expresando la riqueza de la vida animal en regiones tan poco hospitalarias para el ser humano.

Manadas semejantes —que existían desde tiempo inmemorial sobre las costas patagónicas orientales y sobre aquellas de las islas subantárticas y de las Sutherland del Sur— fueron sucesivamente exterminadas por la caza incesante y agotadora que realizaron focueros ingleses y norteamericanos, entre mediados del siglo xviii y las primeras décadas del xix. Entonces se advertía la presencia de embarcaciones loberas, generalmente con matrícula de los puertos de Nueva Inglaterra, recorriendo canales y aguas exteriores de la Patagonia desde las islas Guaitecas hacia el sur y los archipiélagos del oeste fueguino hasta los distantes islotes de Diego Ramírez, en faenas anuales de caza del lobo de dos pelos (*Arctocephalus australis*), objeto de una explotación tan beneficiosa que hacía soportables las increíbles penurias que ésta demandaba.

La presencia de los focueros yankee fue particularmente activa entre 1830 y 1860, mientras los otáridos eran aún abundantes; pero comenzó a ralear en la medida que la despiadada caza fue causando la disminución de las poblaciones. Ocupadas las tierras patagónicas y fueguinas por la República de Chile y creado el establecimiento de Magallanes (1843), la mísera colonia de Punta Arenas no participó por años del negocio, carente, como estaba, de medios y sobre todo de hombres audaces capaces de entrar a disputar a los loberos extranjeros la lucrativa explotación. Pero entrada la década de 1860 y

\*De *Revista de Estudios del Pacífico*, N° 7, diciembre de 1973, Valparaíso (Chile).

en la misma medida en que el núcleo poblado del estrecho perdía su condición de establecimiento penal para adquirir asomos de centro de actividad humana múltiple, fue cobrando fama en el ambiente marítimo y fuera de él que la caza de lobos —o "pesca", como se la llamaba en la época— era un negocio en extremo ventajoso por los altos precios que se obtenían por las pieles; tanto que bien valía la pena correr el riesgo de su explotación.

Hacia 1865 aparece instalado en la aldehuela del estrecho un navegante de probada veteranía en los mares australes, el argentino Luis Piedra Buena, que combinaba el tráfico mercantil con los indígenas con la "pesca" de lobos y explotación de restos naufragos. A su vera hubo de aprender tal vez los secretos del rudo pero lucrativo oficio de lobero el joven marino portugués José Nogueira, que ya para 1868 se había avecinado en Punta Arenas. Ambos debieron trabajar conjuntamente durante algunos años; tanto así que un gobernador los acusaría de monopolizar la explotación. Pero hacia 1870 el lusitano ya operaba independientemente y con el alejamiento de Piedra Buena de la colonia, ocurrido por aquel tiempo, pasó a ser el único que de hecho manejó el negocio durante poco más de cuatro lustros en forma exclusiva.

En efecto, comenzando con el pailebote *Anita*, el portugués explotó personalmente la caza de lobos recorriendo el dédalo de canales y adquirió una maestría que lo haría el piloto más eximio de los mares magallánicos. Así fue fogueando tripulaciones de portugueses, chilenos, franceses, británicos y marineros de varias otras nacionalidades, muchos de los cuales llegarían con los años a ser prácticos y capitanes muy diestros en las faenas loberas y en el arte de navegar. La utilidad que le fue reportando la explotación permitió a Nogueira adquirir nuevas embarcaciones, como las goletas *San Pedro*, *San José*, *Martha Gale*, *Rippling Wave*, *Rescue*, *Express*, con las que se convirtió en el primer armador que conociera la colonia chilena del estrecho. Sobre su múltiple actividad de caza y fletamento, fue formando la que con el tiempo sería una gran fortuna, base de otras empresas mercantiles y ganaderas, las que a su vez contribuyeron a cimentar e impulsar el naciente progreso del territorio magallánico en el último cuarto del siglo XIX.<sup>2</sup>

Sus goletas singlarán por dos décadas los intrincados litorales del sudoccidente americano, desde la isla de los Estados hasta el golfo de Penas, y sus capitanes procuran conservar el secreto de las "pie-dras loberas", fuente de la creciente prosperidad del infatigable pionero. Con todo, bordeando el año ochenta, otras embarcaciones lograron infiltrarse en los celosos dominios del lusitano. Se trataba de cáteres y goletas pertenecientes a comerciantes como José Me-

<sup>2</sup>Véase Fuentes de Consulta al final de este estudio (N. del E.).

néndez, Francisco H. Meidell, Guillermo Bloom y Pedro Zambellic, entre varios; sin embargo, la preponderancia de Nogueira seguiría siendo manifiesta.

Por estos años las expediciones loberas rendían promedios que no bajaban de seis mil cueros por año, según se deduce de los documentos compulsados. Los cueros se colocaban ventajosamente en el mercado de Londres, reportando pingües utilidades a los esforzados comerciantes y armadores, como un rubro destacado en el incipiente comercio de exportación de la colonia.

Alrededor de 1890 otras embarcaciones armadas por comerciantes de Punta Arenas comenzaron a participar de las expediciones de caza y contribuyeron a intensificar la actividad marítima del puerto del estrecho. A los veleros ya conocidos se agregaron las goletas *Henrietta*, *Kingfisher*, *Fueguina*, *Paranell*, *Francis Allen* y *Jubeta*, cuyas andanzas popularizarán en los ambientes marítimo y mercantil topónimos tales como West Cliff, Devil Rock, Islas Furias, Cabo Pilar, Diego Ramírez, Tower Rocks, Shag Rocks, etc., significativos de abundante caza. Estas embarcaciones operaban por cuenta de Wahlen y Cía., José Menéndez, Wehrhahn y Cía., Charles Williams, Ignacio Díaz y Eduardo Lamiré, entre otros. Para calcular la importancia que revestía esta actividad dentro del movimiento económico de Punta Arenas, es preciso señalar que las casas de Menéndez, Wehrhahn y Wahlen, junto con la de Nogueira, la principal de todas, constituían el gran comercio de la colonia y explotaban en forma el negocio de pieles por su excelente rendimiento.<sup>3</sup>

Vecamos cuál era el fruto de las expediciones por la referida época. A juzgar por los antecedentes del archivo de don Mauricio Braun, la temporada de primavera 1890-otoño 1891 había rendido 4.639 cueros; pero en la faena de invierno del último año los cueros obtenidos habían bajado a 816, y durante la temporada de primavera 1891-otoño 1892 el rendimiento apenas alcanzó a redondear los 2.000 cueros<sup>4</sup>. Es que para entonces los lobos de dos pelos, acosados sistemáticamente y sin descanso, comenzaron a disminuir vertiginosamente hasta el punto de alarmar a las autoridades. En 1892, velando por la conservación del recurso pelífero, se dispuso la veda de caza por un año y luego por otros cuatro, a partir de 1893, con lo que los infelices pinnípedos consiguieron una tregua que les permitió procrear y multiplicarse con relativa normalidad, pues la

<sup>3</sup>A vía de información, la venta de una partida de 1.615 cueros en mayo de 1891 en Londres, produjo 3.212 libras esterlinas.

<sup>4</sup>Con rendimientos registrados, pero como también operaban embarcaciones no controladas y caza cándida de mares extraños, cabe suponer con fundamento cantidades relativamente mayores en cada caso.

incontrolable caza clandestina continuó causando estragos en la especie.

Al acercarse el término de la prohibición, en 1895, se advierte preocupación en el ambiente mercantil por la explotación; y esta vez reviste la forma de concesiones o arrendamientos que otorgan privilegio o exclusividad para la caza, interés que recae sobre algunas islas a las que se suponía ricas en fauna pelífera. Así, a mediados de julio de aquel año, Juan Blanchard escribía desde Valparaíso a su socio Mauricio Braun, participándole que en dicho puerto se constataba interés por postular arriendos de roqueríos en el Pacífico sur para la "pesca" de lobos. Al mismo tiempo se constituía en Santiago un sindicato de seis personas que procuraba obtener el arrendamiento de las islas Wollaston, en las vecindades del cabo de Hornos, para explotar las loberías allí existentes. Algunos años después, el propio Braun manifestó interés por participar en el remate de ciertas islas con el objeto de trabajar la "pesquería de lobos", *sealing fishery*, en gran escala. El área geográfica objeto de las concesiones administrativas abarcaba todo el litoral pacífico de Magallanes desde el golfo de Penas hasta el cabo de Hornos, además de las islas Diego Ramírez en el paso Drake.<sup>4</sup>

Entre tanto, otro comerciante de Punta Arenas, José Pasinovic, dueño de la goleta *Alfredo*, obtenía autorización administrativa para cazar hasta mil lobos. Esta concesión marcará el comienzo de una renovada actividad cazadora, que será muy intensa por espacio de algunos años, participando numerosas embarcaciones cuyos armadores eran Braun & Blanchard, Eugenio Bois de Chese, Stuyven y Edwards, J. Sgombic, Andrés Jelovic, James Docherty, Oreste Grandi, Hazkan Nielsen y otros; unos poderosos comerciantes y empresarios, otros, modestos capitanes que actuaban por cuenta propia<sup>5</sup>. A tanto llegaría el movimiento que la armada de Chile juzgó conveniente noticiar a los navegantes de otras naciones que utilizaban la ruta del cabo de Hornos, que las islas Diego Ramírez, Hildelonso y Negra solían encontrarse habitadas durante las estaciones de primavera y verano, pudiendo hallarse en ellas algún tipo de auxilio en caso de siniestros.<sup>6</sup>

Pero la caza —verdadera predación en este caso— debía producir

<sup>4</sup>Cartas a Peter Mac Clelland, 23 de febrero de 1898, y a Pictou & Sproul, 18 de enero de 1899; ambos destinatarios de Valparaíso (Copiadores de cartas, Vols. 8 y 9. Archivo Mauricio Braun II.).

<sup>5</sup>Las embarcaciones adheridas a la fauna lobera por tales años fueron, además de la *Alfredo*, las goletas *Pichincha*, *Alejandro*, *Industria*, *Crístina*, *Anares*, *Sara*, *Arche*, *Paragon*, *Volador* y los cutteres *Magallanes*, *Aldra*, *Leonora*, *Sacred*, *Tinaster*, *Aurora*, *Ethel D. Patria*, *Black Shag*, *Fuy*, y posiblemente otros veleros.

<sup>6</sup>El *Magallanes*, Punta Arenas, 6 de julio de 1900.

fatalmente la disminución de la especie, en grado tal de tornar improductivas y por ende antieconómicas las expediciones.<sup>7</sup>

"Más temprano que lo que acostumbraban —escribía por ese tiempo Mauricio Braun a su socio— han regresado este año algunas goletas de la pesca (sic); el cutter *Magallanes*, *Patria* y *Black Shag* llegaron anteayer trayendo 200, 28 y 150 cueros respectivamente, en su mayor parte chicos... Dicen que la costa está completamente pelada y que las embarcaciones por llegar no pueden traer gran cosa".<sup>8</sup>

Y días después señalaba en carta a San George, uno de sus capitanes, "I am afraid there is very little prospect of a good catch this season as thesefora (sic) are that the rocks have been worked by the Indians".<sup>9</sup>

En tales circunstancias, Mauricio Braun adopta una decisión que resultará trascendente, pues iniciará el historial antártico contemporáneo de Chile. Virtualmente agotados los lobos finos de los roqueríos magallánicos, determina enviar a sus goletas en expedición a las australes islas Shetland para obtener en sus litorales los preciados otáridos. Así, en julio de 1902, partieron las goletas *Archie* y *Pichincha*, mientras en octubre lo hicieron la *Rippling Wave* y un schooner especialmente adquirido en Estados Unidos. Tenemos aquí un valioso antecedente hasta ahora desconocido y que permite afirmar, ya sin asomo de duda, que éstas fueron las embarcaciones loberas chilenas a las que se refiere con posterioridad el explorador Jean B. Charcot.<sup>10</sup>

La fauna no resultó improductiva a juzgar por los resultados dados a conocer por el capitán de la *Archie*, quien en diciembre telegrafió a Braun desde el faro de Dungeness (entrada oriental del estrecho de Magallanes) que tenía a bordo 771 cueros. Pero el lobo de dos pelos era ya escaso en los litorales antárticos luego de una caza exterminadora que tuviera lugar entre los años 1872 y 1888, por lo que las embarcaciones de Braun & Blanchard no retornaron a las aguas polares.

Pero la diezmada fauna lobera de las costas de Magallanes —o la fama que de ella persistía— aún concitaba el interés de quienes aspiraban realizar grandes fortunas a su costa. De este modo, el 31 de diciembre de 1902 el Ministerio de Industria y Obras Públicas dictaba el decreto 5.310 que concedía a Pedro Pablo Benavides el arriendo de las islas Diego Ramírez e islotes Hildelonso para realizar la "pesca"

<sup>7</sup>El rendimiento no superaba ya los 1.500 cueros por año.

<sup>8</sup>Carta del 26 de julio de 1902 (Copiador, vol. 14, folio 17. Arch. M.B.H.).

<sup>9</sup>Carta del 31 de julio de 1902 (en id. id., folio 56. Arch. M.B.H.). La apreciación de Braun sobre los indígenas es equivocada: más que los naturales, muy escasos en número, operaban los loberos extranjeros clandestinamente.

<sup>10</sup>Ibid.

de mamíferos marinos de piel fina, tales como lobos y nutrias o chingungos, con el agregado de no poder ejercer tal actividad al norte del paralelo 55°53' y sí hacia el sur indefinidamente, clara alusión al litoral de las islas antárticas, único otro punto geográfico al sur de Diego Ramírez en donde existían otáridos. Pensamos que no es improbable que las expediciones de las goletas de Braun & Blanchard constituyeran o pudieran constituir —pese a la reserva en que se mantuvieron— antecedentes que permitieran incluir en el decreto referido una indicación como la consignada, que así pasó a ser la primera disposición administrativa, aunque indirecta, de carácter jurisdiccional sobre las tierras antárticas.

Conocido es el hecho de que esta concesión fue luego traspasada a los señores Horacio Zañartu, Daniel Palacios y otros (1903), quienes a su turno la cedieron a José Pasinovic, antes mencionado, y a Jules Königswertner, sin que ni unos ni otros intentaran trabajos de explotación.

A mediados del mismo año 1903, Juan Staven petitionó a su turno el arrendamiento por veinticinco años de las islas Clarence, Santa Inés, Desolación y otras menores para aprovechar las loberías que en ellas pudieran existir. Llegado que fue el rumor de tal petitorio a oídos de Mauricio Braun, éste ni corto ni perezoso instruyó a su abogado en Santiago en orden a redactar una solicitud similar a nombre de Braun & Blanchard, haciendo valer en su favor la larga experiencia en el ramo y los elementos marítimos con que contaba la empresa. Pero ninguno de los solicitantes obtendría lo pedido; en cambio, el Supremo Gobierno favoreció a Eugenio Bois de Chesne, Santiago Edwards y Gonzalo González con el arrendamiento de una serie de islotes de la costa occidental fueguina, sobre cuya base se formó luego la Sociedad Austral de Pesquería que desarrolla la actividad lobera hasta el año 1908.

La última concesión para la caza de lobos, y sin duda la más notoria y controvertida por su amplitud geográfica, fue la otorgada en el año 1906 a Enrique Fabry y Domingo de Toro Herrera: comprendió todas las islas vacantes situadas al sur del canal Beagle (Gordon, Hoste, Wollaston, Diego Ramírez) hasta el archipiélago de las Shetland del sur y península Antártica. Aunque tal concesión no alcanzó a hacerse efectiva, puso de manifiesto el atractivo mercantil que aún representaba la explotación lobera y, por otro lado, la decidida jurisdicción asumida por el gobierno de Chile al disponer sobre la ocupación de tierras antárticas.

Pese a tantas solicitudes y concesiones, como a la realidad de una actividad marítima cazadora que no cedía en importancia, la faena lobera entraría en franca decadencia a partir de 1907, aproximadamente, ante la virtual desaparición de los lobos de piel fina. Cada

vez serán menos las embarcaciones dedicadas a tal labor y de ninguna relevancia su significación económica. Todavía hacia 1910 pilotos solitarios, como el genovés Luciano Formento con su cúter *Liguria* o goletas como la *Emma* de Braun & Blanchard, harán incursiones en el dédalo fueguino; y para 1915 se registrarán expediciones, como aquella del ballenero *Almirante Señoret* de la Compañía de Pesquería de Magallanes a la isla Landfall, con pobres resultados.

El período brillante de la caza había tocado a su fin; el codiciado lobo de dos pelos supervivía en escasos ejemplares, defendido por la ruda naturaleza, refugiado en inaccesibles lugares. Pero la actividad había cumplido un rol de importancia en el desenvolvimiento económico de Magallanes. Merced a ella se inició y cobró forma una multiplicada actividad mercantil y marítima que afirmó el dificultoso crecimiento de la colonia de Punta Arenas al filo de los años setenta del pasado siglo. En ella habían tenido origen la que luego sería gran fortuna y las empresas de José Nogueira, que a su tiempo cimentaron el progreso inicial de Punta Arenas y encauzaron directa e indirectamente el desarrollo del territorio magallánico. Fue esa faena riesgosa, por otra parte, la que permitió pionera el reconocimiento y la explotación de las islas australes, haciendo posible la consolidación de la soberanía chilena sobre ella. Por último, fue en procura de las codiciadas pieles que las frágiles embarcaciones puntareneses pasaron por primera vez el pabellón nacional en las aguas y costas antárticas, expresando la chilenidad del meridional territorio.

## LA CAZA DE BALLENAS

Desde que los noruegos inventaron y perfeccionaron el cañón arpenero a fines del siglo XIX, con lo que la actividad cazadora en el hemisferio norte alcanzó niveles sorprendentes, y desde que las primeras expediciones iniciaron el reconocimiento científico del continente antártico a partir de 1892 e hicieron posible comprobar la riqueza ballenera de las aguas meridionales, algunos armadores concibieron la posibilidad de iniciar la caza pelágica en los mares del extremo sur americano y del continente antártico. Pioneros de esta actividad fueron los noruegos, marinos exímios y cazadores competentes, tanto en los territorios de su jurisdicción nacional como donde quiera que fueran.

Así no es de extrañar que, a mediados de 1903, cuando la empresa armadora magallánica Braun & Blanchard adoptó la decisión de aparejar una de las naves de su flota mercantil para intentar la

caza de ballenas en aguas del litoral pacífico de Magallanes, apareciera asociado al proyecto un capitán noruego —Adolfo Andresen— quien, por lo demás, estaría ligado a diversas empresas de caza pelágica en los próximos treinta años en los mares del sur.

Valga en este punto una ligera digresión para hacer una referencia más extensa a la empresa comercial y naviera Braun & Blanchard, varias veces citada, vinculada como ninguna al quehacer marítimo en el historial económico de la Patagonia. Esta casa, a la sazón la mayor y más importante del vasto territorio austral americano, había tenido origen en 1893 al adquirir Mauricio Braun y Juan Blanchard el activo y pasivo de la sociedad Nogueira y Blanchard, constituida a su vez en 1887 entre el pionero José Nogueira y Gastón Blanchard, comerciante de Valparaíso. Braun se formó, desde el punto de vista mercantil, a la vera de Nogueira, con quien había entrado a trabajar en 1880 cuando sólo contaba 15 años; fue al principio dependiente, luego ayudante y finalmente apoderado de plena confianza hacia 1890, cuando el próspero empresario, forzado por el precario estado de su salud, debió ir resignando el control y manejo de sus negocios e intereses. A sus naturales dotes de inteligencia, sagacidad y energía, Mauricio Braun agregó la experiencia mercantil y el cariño por las cosas del mar que distinguieron a su antiguo patrón, heredando de hecho toda su cartera de negocios, las múltiples relaciones que aquél había logrado laboriosamente establecer y cultivar, y aun los proyectos que el visionario portugués comenzara a forjar en la madurez de su vida.

Aunque inicialmente fue una firma de negocios en ramos generales, pronto debió tanto a la afición de su principal factor como por la misma necesidad que surgía de la actividad comercial en expansión, la casa Braun & Blanchard entró al ramo marítimo hasta que con el tiempo adquirió proporciones y fama de gran casa armadora; sus naves veleras en un comienzo y sus vapores después pasearon su insignia y la bandera chilena a lo largo de ambas costas del sur de América. Si en el ramo mercantil, conducida por Mauricio Braun cuya energía y visión no reconocerían pares en los anales del sur, esta casa contribuyó al desenvolvimiento pujante de toda la Patagonia austral —la antigua colonia de Magallanes y los vecinos territorios argentinos— y en el ramo industrial a su turno sirvió para afirmar una segunda fase del desarrollo austral, en el ramo naviero pasó a ser la herramienta más eficaz de apoyo a la colonización que se extendió como un reguero por el enorme territorio patagónico-queguino, haciendo surgir por doquiera centros de laboriosa existencia, sirviendo las comunicaciones, el abastecimiento y transporte de productos. Se ha visto que no se descuidó la caza lobera fuente de actividad económica y cuando Mauricio Braun, siempre visionario,

*M. Martinié Barro / Actividad lobera y ballenera en litorales y aguas de Magallanes*

advirtió la riqueza pelágica que la moderna técnica cazadora ponía al alcance de las manos empresarias, no dudó en intentarlas. Y su compañía fue nuevamente la pionera en esta novedosa rama del trabajo creador puesto que nadie antes la había intentado en aguas australes.

Volviendo al punto anterior, Andresen había sido contratado para comandar al *Magallanes*, vapor dedicado a faenas corrientes de fletamento que estaba aparejando a fin de que pudiese iniciar la captura exploratoria de ballenas en la primavera de 1903. Lista la nave, zarpó el 18 de setiembre rumbo al Pacífico en búsqueda de cetáceos, recorriendo en tal faena el litoral sudoccidental de Magallanes, desde el estrecho Nelson hasta el cabo de Hornos, con resultado infructuoso; retornó a Punta Arenas a fines de octubre sin haber capturado siquiera una ballena; el magro provecho de la expedición fue un botín de 1.300 cueros de lobo de un pelo (*Otaria flavescens*) y 87 barriles de aceite del mismo animal. Pero este resultado, lejos de desanimar a Andresen lo acicateó para llevar adelante la empresa y así obtuvo autorización de la casa armadora para zarpar hacia Ancud en procura de tripulación avezada (5 de octubre de 1903). Contratados los nuevos tripulantes, el *Magallanes* reinició la exploración en una campaña de caza que lo llevó a recorrer toda la costa y canales entre el golfo de Penas y el cabo de Hornos, durante cuatro meses. En esta faena fue avistada la nave el 25 de noviembre de aquel año por el *Louisi*, otro vapor de la insignia de Braun & Blanchard, a cuyo capitán participó Andresen que ya había cazado tres ballenas.

La experiencia ganada en esta campaña hizo advertir la necesidad de contar con embarcaciones y tripulaciones aptas para tan especializada actividad, como la de organizar una empresa cuyo único objetivo fuese la explotación ballenera. De este modo, durante el invierno de 1904, Mauricio Braun, Alejandro Menéndez Behety, Pedro A. De Bruyne y Adolfo Andresen acordaron dar forma a una compañía que se dedicaría a la caza de cetáceos en el territorio de Magallanes con un capital inicial de 12.000 libras esterlinas. Los tres primeros, particularmente Braun y Menéndez, fueron los socios capitalistas, en tanto que Andresen aportaba sus conocimientos técnico-profesionales como socio industrial. En un principio la idea de Menéndez y De Bruyne fue la de constituir una sociedad de cierta envergadura en Buenos Aires, a fin de interesar a capitalistas argentinos y obtener fácilmente "una concesión del gobierno argentino para hacer la pesca de ballenas y a la vez la de lobos en la costa patagónica"<sup>11</sup>; pero Braun logró disuadirlos insistiendo en la conveniencia de formarla y radicarla en Punta Arenas.

<sup>11</sup> Carta de Mauricio Braun a Juan Blanchard, 10 de octubre de 1901 (Ea Copiador, vol. 15, folio 849, Arch. M.B.H.).

Acordado el negocio y formada la Sociedad en Comandita De Bruyne, Andresen y Cia., se comisionó al capitán noruego para ir a su país natal con el encargo de adquirir un vapor y los elementos para el establecimiento de faena en tierra firme, además de los hombres capacitados para el trabajo. Mientras tanto, se obtenía del gobernador de Magallanes una concesión de terrenos en Bahía Águila, inmediata al cabo San Isidro (península de Brunswick) para instalar la factoría.

A los pocos meses (mayo de 1905) cobraba forma y vida el referido establecimiento, luego de iniciada la instalación de la maquinaria y elementos de beneficio, la construcción del varadero y casas para arponeros y trabajadores. En agosto, por otra parte, arribó a Punta Arenas el primer vapor cazador, *Almirante Montt*, que se había ordenado construir en Noruega. Esta nave, al poco tiempo, dio comienzo a la primera campaña de caza, con tan buena fortuna que Braun podía escribir a Blanchard: "La pesca continúa haciéndose con éxito, es decir el *Almirante Montt* trae invariablemente cada semana cuatro o cinco ballenas, pero aún están muy flacas y de consiguiente se obtiene poco aceite"<sup>12</sup>. Señalemos que la nave había comenzado a operar tanto en aguas americanas, del extremo sur del continente, como en aguas antárticas. El aceite producido en la factoría de Bahía Águila comenzó a ser enviado al mercado nacional para su consumo en faenas salitreras, ferrocarriles, etc., debiéndose afrontar la competencia de otras compañías que también habían iniciado operaciones en aguas territoriales de la zona central de Chile.

Al poco tiempo y vistos los resultados de la faena y las perspectivas económicas de la explotación, los socios de la compañía contemplaron la conveniencia de aportar mayor capital al negocio, surgiendo entonces la necesidad de transformar la entidad comanditaria en una sociedad anónima. He aquí el origen de la Sociedad Ballenera de Magallanes, de existencia legalmente autorizada por Decreto Supremo 2.905 del 17 de julio de 1906 y cuyos primeros presidente y gerente serían, respectivamente, Mauricio Braun Hamburger y Pedro A. De Bruyne.<sup>13</sup>

Entre tanto, un señor Carlos Estrada, de Buenos Aires, cesionario de los derechos de arrendamiento de la Isla de los Estados había ofrecido a la flamante sociedad el traspaso de esa concesión, inclu-

<sup>12</sup>Carta del 25 de diciembre de 1905 (Copiador, Vol. 16, folio 885, Arch. M.B.H.).

<sup>13</sup>Los principales accionistas eran el grupo Braun & Blanchard (la sociedad y cada uno de los socios personalmente) con 11.050 acciones, José Menéndez 10.825, Alejandro Menéndez 3.480, De Bruyne y Cia. 4.820, el grupo Van Schuylenberg 3.600 y Adolfo Andresen con 2.700, cuyo total representaba el 64 % de las 60.000 acciones colocadas, de £ 1 cada una.

yendo derechos para la caza de lobos en la costa argentina. Aunque Andresen, De Bruyne y el mismo Menéndez demostraron interés en la operación, ésta no pudo materializarse debido a las pretensiones de Estrada y porque el directorio de la Sociedad Ballenera otorgó prioridad al desarrollo de la explotación en aguas nacionales. Sobre el particular, así escribió Braun a Estrada: "... por ahora no conviene a los intereses de la sociedad realizar la operación propuesta por Ud. pues necesita de todo su capital para ensanchar y desarrollar la explotación de su negocio, tanto en la región magallánica como en los canales de Chiloé..."<sup>14</sup>

Instalada en forma la sociedad e incrementada su dotación con los cazadores *Almirante Uribe*, *Almirante Palenzuela*, el buque-fábrica *Gobernador Bories* y el pontón *Cornelia Jacoba*, comenzó a operar de lleno en aguas jurisdiccionales de las Shetland del Sur, territorio antártico, disputando la caza con otras compañías que operaban en el sector<sup>15</sup>; sin perjuicio de monopolizar para sí el litoral pacífico hasta Chiloé y ejercer de hecho la caza en aguas atlánticas de jurisdicción argentina, como se verá más adelante. En noviembre de 1906 la sociedad peticionaba y obtenía del gobernador de Magallanes el permiso para ocupar e instalar una base y depósito en las Shetland (decreto 1.314, del 1º de diciembre de 1906).

Los primeros tiempos de caza fueron excelentes y llenaron de satisfacción a los accionistas y directores. "Ud. se extrañará que le diga —escribió Braun a Juan Blanchard— que se ha cazado en poco menos de una semana 26 ballenas finas (*Right Whales*) cuyo valor se estima en más o menos £ 15.000. Esta es una caza maravillosa y no se conoce en la historia de que en un solo punto y en tan poco tiempo se haya atacado ese número de ballenas finas. Como Ud. comprenderá esto ha dado lugar a que todos los accionistas se han mostrado muy satisfechos del negocio, y creo que ahora podemos fácilmente distribuir un 10 % de dividendo puesto que hay productos por valor de más de £ 35.000, y con esta respetable suma podemos no sólo pagar las deudas, los gastos generales y el dividendo mencionado, sino que castigar una gruesa suma del valor de la fábrica de Bahía Águila o sea las acciones liberadas"<sup>16</sup>.

Si bien las aguas antárticas eran el principal campo de operaciones veraniegas de la sociedad, durante los meses otoñales e invernales la flota no permanecía inactiva. A partir de 1907 emprendió la caza en aguas del Atlántico, junto a la boca oriental del estrecho de Magallanes y costa de Santa Cruz, con tan buen resultado en dichas aguas

<sup>14</sup>Carta de 21 de marzo de 1906 (Copiador, vol. 17, folio 118, Arch. M.B.H.).

<sup>15</sup>También trabajaban en el área antártica la Compañía Argentina de Pesca, con base en Grytviiken, Georgia del Sur; y la Norwegian Whaling Co.

<sup>16</sup>Carta de 26 de abril de 1907 (Copiador, vol. 17, folio 948, Arch. M.B.H.).

más tibias, preferidas de las ballenas finas en sus migraciones estacionales, que las capturas llegaron a alarmar a las autoridades argentinas. Sin perjuicio de estas faenas, los cazadores se desplazaban también hacia las aguas del cabo de Hornos o a las aguas del litoral occidental fuego-patagónico.

Mientras así marchaba la explotación, la sociedad tornó a recibir una oferta, esta vez de la *South Georgia Exploration Co.*, por intermedio de Juan D. Roberts, representante en Punta Arenas de la indicada firma, constituida en 1906 en Buenos Aires<sup>17</sup> y que disfrutaba de una concesión del gobierno británico sobre la isla Georgia del Sur. La oferta representaba el traspaso del referido derecho objeto de dicha empresa, a cambio de 5.000 acciones de la Ballenera<sup>18</sup>. Aunque no disponemos de antecedentes concretos sobre el particular, la ausencia de toda referencia en la Memoria correspondiente al ejercicio de aquel año (1907) permite suponer que la negociación propuesta no llegó a prosperar.

Por ese mismo tiempo se habían producido ya algunas diferencias entre la sociedad y los balleneros noruegos que operaban en aguas de las Shetland a propósito de la ocupación de la isla Decepción. Debemos recordar que la compañía magallánica había obtenido el permiso de ocupación de la gobernación de Magallanes, en tanto que los noruegos se instalaron allí realizando actividad cazadora y faenas complementarias con autorización del gobernador de las islas Malvinas. Tengamos presente que el Reino Unido de Gran Bretaña había extendido su jurisdicción sobre la región antártica en virtud de Letras Patentes hechas públicas recientemente y había comenzado a obrar en consecuencia, controlando las operaciones cazadoras en Georgia del Sur, en las Orcadas y Shetland. La situación planteada obligó al gerente de la sociedad a trasladarse a Puerto Stanley, donde manifestó al gobernador el interés de la compañía por adquirir la isla Decepción o en su defecto por conseguir la exclusividad de su ocupación, argumentando que los noruegos pretendían hacer otro tanto; respondiéndole el funcionario colonial que cada una de las compañías tendría en el área de pesca los mismos derechos<sup>19</sup>. Sobre el particular existen antecedentes indirectos que prueban la existencia de un posterior permiso de pesca, según el Reglamento de las

<sup>17</sup>Véase del autor, "Nuevos antecedentes sobre actividades nacionales en el territorio durante las primeras décadas del siglo XX", *Ans. Int. Pat.*, vol. III, 1972.

<sup>18</sup>Nota del 10 de abril de 1907 (Correspondencia recibida, vol. 23, Arch. M.B.H.).

<sup>19</sup>Carta de P. De Bruyne a la Sociedad Ballenera, 17 de julio de 1908 (Corresp. Recibida, vol. 27, Arch. M.B.H.).

Malvinas, y una concesión de arrendamiento de la isla Decepción.<sup>20</sup>

Pero el asunto no terminó; pues las diferencias o roces con los noruegos se mantendrían y persistirían las dudas en materia de jurisdicción sobre las tierras y aguas antárticas, concluyendo Chile por discutir las pretensiones británicas.

Así las cosas, la faena cazadora proseguía en las sucesivas temporadas, pero no tan bien como lo esperaban los accionistas, quienes exigían más ingresos que reportaran utilidades, ya que para ellos era un negocio que debía rendir convenientemente. Conspiraban contra la satisfactoria operación tanto la insuficiencia del buque-fábrica, que se estimaba pequeño, como la flojedad en el precio internacional para el aceite de ballena, el principal de los rubros producto de la explotación. A manera de comparación, señalemos que si en 1907 un estado financiero social calculó los gastos de operación en £ 10.600 y las probables ventas de productos en £ 32.350 —lo que daba una utilidad probable, descontados seguros y otros gastos, de £ 21.000, beneficio estimado como muy aceptable— al 31 de julio de 1910 el presupuesto de la sociedad, considerados los ingresos, gastos obligados de operación y deudas, arrojaba en cambio un ligero déficit. Esto significó que por estos años (1909-10) ingresos y egresos pudieron equipararse, con evidente disgusto de los accionistas, particularmente de los que habían aportado mayores capitales a la empresa. Esta fue la razón fundamental por la que el directorio de la sociedad, cuando se hizo patente la necesidad de suscribir la totalidad del capital autorizado —pues hasta el momento (1910) sólo se había suscrito el 60% del mismo— no logró obtener de los socios ni de otros inversionistas regionales la confianza suficiente para tal objeto. Se solicitó entonces al Supremo Gobierno autorización para disminuir el capital hasta el monto efectivamente pagado, petición que le fue rechazada a la sociedad, obligando al directorio a acordar la disolución de la compañía y la constitución sobre la marcha de una nueva, con idéntico nombre y objeto que la primera y con un capital de 60.000 libras esterlinas.

Esta segunda Sociedad Ballenera fue legalmente autorizada por Decreto Supremo N° 70 del 14 de enero de 1911, siendo elegidos para dirigirla don Ernesto Hobbs, como presidente, y don Augusto Henkes, gerente. Para aumentar sus ingresos la compañía intensificó las operaciones de invierno en aguas del Atlántico, logrando excelentes capturas de ballenas finas; además, las campañas de caza por aguas del Pacífico hasta Chiloé también resultaron productivas, permitiendo entonces un equilibrio del presupuesto social.

Cuando de tal modo el directorio de la sociedad debatía su situa-

<sup>20</sup>Carta de M. Braun a Alfredo Sangüeza, 14 de setiembre de 1911 (Copiador, vol. 20, folio 825, Arch. M.B.H.).

ción financiera, se recibieron antecedentes que expresaban el interés de terceros por adquirir la compañía, considerándose al efecto la venta del activo y pasivo. Así se iniciaron tratos con un señor K. Leupold, de Buenos Aires, representante de un grupo de capitalistas anglo-alemanes, sin que las negociaciones lograran prosperar debido al precio de venta fijado por la sociedad: £ 80.000. No obstante el fracaso inicial las gestiones y negociaciones se mantuvieron durante todo el año 1911 y parte de 1912.

Por otra parte, la situación que vivía la sociedad llegó a afectar las relaciones internas hasta el punto que el propio Andresen, alma de la empresa, apareció discrepando con el directorio respecto de determinadas cuestiones relativas al desarrollo de los negocios y anunció su decisión de retirarse, lo que efectivamente ocurriría algún tiempo después.

Pese a todo lo anterior, las operaciones de caza prosiguieron con intensidad en las aguas antárticas en donde la sociedad competía con noruegos, argentinos y con otra compañía chilena, la Sociedad Ballenera de Corral, que por esta época comenzó a operar en la región polar. La Ballenera de Magallanes logró rendimientos excelentes en la campaña 1912-13, que en el solo rubro aceite llegaron a 2.000 toneladas<sup>21</sup>. Para entonces la sociedad magallánica contaba con dos nuevos cazadores: *Almirante Señoret* y *Almirante Goñi*; así, la flota llegó a totalizar cinco vapores cazadores, un buque-fábrica y dos pontones: *Cornelia* y *Rubens*.

Hemos mencionado una segunda empresa chilena en la actividad cazadora de cetáceos en el Antártico, la Sociedad Ballenera de Corral. Según nuestras investigaciones, operó a lo menos en la campaña 1912-1913 con una flota compuesta por los cazadores *Samson*, *Fermania*, *Fyr*, *Corral* y *Scott*, y el buque-fábrica *Fiaga* o *Tioga*, nave ésta que en febrero de 1913 encalló en una de las islas Orcadas del Sur. Podemos así afirmar que el año 1913 señaló la máxima actividad cazadora nacional en aguas antárticas, como que en la campaña correspondiente se registró la operación de no menos de una docena de vapores, entre cazadores y buques-fábrica, que en laboriosa faena pasaron nuestra bandera por litorales y mares del extremo septentrional del sexto continente.

A mediados de 1913 tornó a ponerse de actualidad la enajenación de la Ballenera de Magallanes al recibir el directorio una proposi-

<sup>21</sup>Además de la Cía. Argentina de Pesca, de la *Norwegian Whaling* y de la Soc. Ballenera de Corral, operaban en el área al parecer otras dos compañías noruegas, *Shetland Hvalfangerebik* y *Fremantle Whaling Co.* Disponemos, además, de referencias sobre otra compañía chileno-noruega, con base en San Pedro, Chiloé, y como principal accionista o dueño era Soren L. Christensen; pero desconocemos el campo operacional.

ción de Johan Bryde, de Noruega, en orden a fusionar varias compañías del ramo en una única gran empresa ballenera con sede en Londres y un capital de £ 300.000. Bryde actuaba por cuenta de terceros, un grupo de capitalistas británicos conocidos en la correspondencia como "Sindicato Bristol". Comentando esta circunstancia, Mauricio Braun señalaba que la fusión propuesta podía aceptarse únicamente en términos favorables, pero que mucho mejor aún era considerar la posibilidad de comprar al proponente el buque-fábrica de su propiedad, *John Bryde*, cuyo tamaño era superior al del *Bories*, lo que permitiría faenar el doble de cetáceos con similar costo<sup>22</sup>. Puede verse así cómo el pionero en todo momento buscaba mantener la empresa y proseguir su actividad en los términos más convenientes para ella.

En definitiva, no se arribó a ningún acuerdo con el mencionado agente, pero el "Sindicato Bristol" hizo llegar a Pedro De Bruyne, por entonces en Inglaterra, una proposición de compra del activo y pasivo de la Ballenera. El directorio de la sociedad trató con detención la oferta y en lo sustancial estimó necesario pedir un precio de 60.000 libras esterlinas, teniendo presente el balance social al 31 de marzo de 1913 y exigiendo como garantía de seriedad el pago previo de £ 1.500 en favor de la sociedad mientras se consideraba por ambas partes la realización del negocio; y sin que, por otro lado, la demora en el pronunciamiento del sindicato afectara los preparativos para la campaña de caza 1913-1914 en aguas antárticas, que de todos modos se efectuaría. Tales fueron las condiciones que se transmitieron por carta a De Bruyne el 20 de julio de aquel año. Esta eventual transacción, la última que se consideraría en la existencia de la Sociedad Ballenera, tampoco tuvo éxito debido a la insolventía que pudo comprobarse en el grupo interesado. Cabe señalar, en todo caso, que la atmósfera en que se desarrollaron las negociaciones no era la más favorable para la sociedad debido a una fuerte corriente de opinión que por entonces era manifiesta y pública en cuanto a que Inglaterra debía poner término a las concesiones de caza en los mares sobre los cuales ejercía o se atribuía jurisdicción, reservando la explotación únicamente a los británicos, circunstancias que señala las contingencias de variado orden que debía enfrentar la compañía magallánica.

Finalmente prevaletió entre los directores la decisión de llevar adelante las operaciones sociales, pese a que muchos accionistas, sobre todo los más fuertes, veían con escaso agrado un negocio que tan poco les redundaba. Se resolvió entonces acometer la adquisición de un nuevo buque-fábrica, para lo cual fue necesario obtener un crédito

<sup>22</sup>Carta de Blanchard, 7 de junio de 1913 (Copiador, vol. 21, folio 861, Arch. M. B. H.).

del Anglo South American Bank, garantizado tanto por la propia compañía como por algunos de los accionistas importantes. En tales circunstancias se adquirió el *Senator*, antiguo vapor al que se le hicieron las modificaciones técnicas para adaptarlo a la función de nave factoría de la flota ballenera.

Mientras esto sucedía, tanto la legación de Chile en Londres como la propia cancillería en Santiago comenzaron a expresar preocupación por la cuestión de jurisdicción en las tierras antárticas, haciendo presente el ministro de Chile, señor Edwards, a los peroseros y agentes de la compañía magallánica que actuaban en Inglaterra, que los permisos correspondientes de caza y ocupación de territorio debían ser tramitados conforme la reglamentación y ante las autoridades pertinentes<sup>23</sup>. Constituye éste un aspecto de interés que manifiesta cómo el Ministerio de Relaciones Exteriores y los agentes diplomáticos de Chile en el exterior se situaban en la mejor tradición de defensa de los derechos antárticos, expresados una década antes por los cancilleres Federico Puga Boerne y Antonio Huneeus.

Entre tanto la actividad ballenera proseguía desarrollándose con normalidad en los mares del sur, según daba cuenta el diario punta-renense *Chile Austral* del 14 de junio de 1914, señalando que sólo entre marzo y mediados de abril se habían capturado treinta y cinco ballenas, augurándose un promisorio resultado económico para el ejercicio. Y otro diario local, *El Comercio*, informaba a comienzos de marzo de 1915, que el día 7 había entrado a puerto el nuevo buque-fábrica de la Sociedad Ballenera de Magallanes, bautizado *Gobernador Bories* como su antecesor y tripulado por 44 hombres al mando del capitán Olsen. Pero esta nave, con tanto esfuerzo adquirida, no llegaría a operar en la explotación de cetáceos por las crecientes dificultades que comenzó a encontrar la compañía, tanto a causa de la Gran Guerra Europea como por las trabas impuestas a la explotación por las autoridades británicas de las Malvinas.

Antes de proseguir con la reseña de las operaciones finales de la Sociedad Ballenera de Magallanes, es de interés considerar otras actividades que habían venido ocurriendo por el mismo tiempo en torno a la explotación pelágica.

Se recordará que Adolfo Andresen por diferencias de criterio con los directores de la sociedad, y por razones de salud además, había resuelto retirarse en setiembre de 1912. Al parecer, lo hizo en la época indicada, pues algún tiempo después pudo advertirse que el incansable pionero, recuperada la salud, se encontraba dedicado a la

<sup>23</sup>Cartas del 18 de abril y 2 de mayo de 1914, escritas por Peter Mac Clelland, de la casa Duncan Fox, a Mauricio Braun (En Correspondencia recibida, Legajo 45, Arch. M. B. H.), últimas comunicaciones sobre la materia en el indicado Archivo, que por lo demás concluye en 1914.

organización de una nueva empresa ballenera, de carácter personal. Y tuvo éxito, según puede presumirse del hecho que en marzo de 1914 se anunciaba el arribo del buque-fábrica *Orión* de su propiedad, recientemente adquirido a una compañía de Sandefjord; además, compró los cazadores *Corral* y *Noruega* a la Sociedad Ballenera de Corral. Con la flotilla, Andresen emprendió una campaña de caza a lo largo de todo el litoral patagónico occidental desde Magallanes hasta Chiloé. Sobre esta expedición informaba *El Magallanes* del día 31 de marzo de 1915, anunciando la llegada de las naves procedentes de Melinka y Puerto Bueno. El *Orión* traía a bordo 1.500 toneladas de aceite de ballena, amén de media tonelada de barbas, productos estimados en 27.000 libras esterlinas y que transportaría con destino a Liverpool. Antes, sin embargo, Andresen decidió realizar una segunda campaña, esta vez por el litoral sudoccidental de Magallanes, alcanzando hasta una elevada latitud para retornar a Punta Arenas durante el mes de mayo.

El día 19 de junio de 1915 una comisión de peritos reconoció a los indicados vapores y les concedió sendos certificados de navegabilidad, calificación que luego fue ratificada por el Ministerio de Marina. Recién el 17 de junio se anunció el zarpe del *Orión*, con destino no ya al puerto británico sino al de Sandefjord, en la neutral Noruega, transportando en sus bodegas el producto de la faena, que según los antecedentes compulsados correspondió a las últimas campañas cazadoras realizadas en aguas australes.<sup>24</sup>

Pese a que la actividad ballenera se mostraba entonces en franca decadencia, todavía se constataba empuje empresarial para intentar la formación de nuevas sociedades pesqueras. Tal aconteció con la Compañía de Pesquería de Magallanes, constituida en 1914 con capitales de Mauricio Braun, su organizador y presidente, Sara Braun de Valenzuela, José Menéndez, Sociedad Ganadera Gente Grande y Francisco Campos T., entre otros. Esta compañía, que fue autorizada por decreto de Hacienda 1.527 de 5 de junio de aquel año, no llegó a operar en forma debido a la imposibilidad de traer de Europa, por causa del conflicto bélico, los elementos indispensables para la faena cazadora. Sólo se le conoce una expedición realizada por el *Amirante Señoret*, antiguo cazador de la Ballenera de Magallanes y por entonces dedicado al cabotaje por cuenta de terceros, quienes lo arrendaron a la Compañía de Pesquería. La expedición fue despatchada al litoral pacífico, en particular a la isla Landfall, al parecer a la caza de lobos finos, sin que obtuviera resultado provechoso.

<sup>24</sup>En las dos campañas la flotilla capturó 152 y 175 ballenas, que rindieron en total 12.100 barriles de aceite. Andresen estimó que tales resultados no compensaban inversiones ni esfuerzos, y dispuso el cese de las actividades y la posterior venta de las naves.

Esta compañía entró muy pronto en liquidación, y su disolución fue autorizada por decreto 1.776 de 21 de agosto de 1917.

En cuanto a la Sociedad Ballenera de Magallanes, su actividad cazadora quedó del todo paralizada luego de aquella registrada en 1914. Durante los dos años siguientes las naves de su flota se dedicaron ocasionalmente al cabotaje en la región o se fletaron para viajes de mayor importancia fuera de ella. Según la prensa de Punta Arenas de aquel tiempo, se constatan los movimientos del *Goñi* a Bahía Aguila y a las Malvinas; del *Uribe* y del *Montt* a la antigua factoría y a Montevideo; y del *Bories* a Buenos Aires; sin que retornasen al puerto de matrícula algunos de ellos, y consta que fueron enajenados según información emanada del directorio de la sociedad con fecha 1º de febrero de 1916.

Los negocios de la Ballenera de Magallanes iniciados en forma tan auspiciosa hacia una década, tocaban sensiblemente a su término. De tal modo, a nadie en Punta Arenas pudo causarle extrañeza que el día 4 de marzo de aquel año se citara a los accionistas para pronunciarse sobre la venta de los bienes de la firma; y que en setiembre se avisara por la prensa a los mismos accionistas que podían pasar por las oficinas sociales a retirar dividendos a cuenta de la liquidación, mientras que el 25 de octubre se solicitaban ofertas para la venta de estanques, digestores, calderas, etc., de la fábrica de Bahía Aguila. Por último, el domingo 26 de noviembre de 1916 se remataron al mejor postor todas las instalaciones, equipos y elementos que restaban y que la laboriosidad había acumulado: edificios, varadero, maestranza, maquinaria, pontones, lanchas, etc. Cuatro días después, el 30 de noviembre, el cazador *Almirante Goñi* zarpaba de Punta Arenas con destino a Montevideo en viaje sin retorno...

Diversas contingencias y circunstancias, muchas de ellas ajenas a la voluntad de administradores, directores y accionistas, fueron causa de la declinación y del cese definitivo de las operaciones de la Ballenera. Pero tanto esfuerzo no había sido en vano; en los anales marítimos de Chile había quedado inscrita la actividad pionera de esta meritoria compañía magallánica que hizo posible la afirmación de los derechos nacionales al suelo antártico, acción que justificó con creces su existencia histórica.

Al cerrarse el año 1916 tocaba fin del mismo modo una actividad económica que, como tantas otras, expresó la pujanza empresarial en la época dorada del desarrollo patagónico austral y que configuró la expansión constructiva de la próspera Punta Arenas de comienzos del siglo xx.

## FUENTES DE CONSULTA

a) *Inéditas*

Archivo de don Mauricio Braun Hamburger, Punta Arenas: Copiador de cartas, volúmenes 1 al 22 (julio 1885-abril 1914). Corresp. Recibida, Legajos 1 a 45 (junio 1890-agosto 1914).

Archivo Notaría de Hacienda, Punta Arenas: Registro de Comercio, año 1917. Registros de Instrumentos Públicos, años 1877 y 1878.

Archivo Notaría de Comercio y Minas, Punta Arenas: Registro de Comercio, año 1931.

b) *Impresas*

Hydrographic Department, Admiralty, 1948, *The Antarctic Pilot*, London.

Martinić B., Mateo, 1971, "José Noguerira, primer pionero y hombre de fortuna de la antigua Colonia de Magallanes, a la luz de papeles inéditos". *Ans. Inst. Pat.*, Vol. II, No. 1-2, pp. 42-75.

Martinić B., Mateo, 1972, "Nuevos antecedentes sobre actividades nacionales en el terreno antártico durante las primeras décadas del siglo XX". *Ans. Inst. Pat.*, Vol. III, No. 1-2, pp. 31-47.

Martinić B., Mateo, 1973, *Breve historia de las tierras del sur del Canal Beagle*, Editorial Francisco de Aguirre, S. A., Buenos Aires - Santiago de Chile, 1973.

Pinochet de la Barra, Oscar, 1955, *La Antártica Chilena*, Santiago.

Sociedad Ballenera de Magallanes, Memorias años 1907, 1908, 1909 y 1911, Punta Arenas.

*Diccion*

*Chile Austral*, Punta Arenas, ediciones completa, 1914 y 1915.

*El Comercio*, Punta Arenas, ediciones desde el 26 oct. 1900 al 25 abril 1901 y ediciones completas de los años 1915 y 1916.

*El Magallanes*, Punta Arenas, ediciones completas años 1901 a 1906 y 1913 y 1916.